SKRZYDLATA POLSKA
NR 32 (474) • 7 lipca 1960 r. • CENA 2 zł

SPADOCHRONIARZE PRZED MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

(Patrz str 4-5)

FOTO: B. KOSZEWSKI





Pamiątkowa plakieta wydana z okazji zlotu.

LOTNICTWO SPORTOWE W UROCZYSTOŚCIACH GRUNWALDZKICH



Zakończenie zawodów odbyło się w warunkach polowych, tuż przy zaparkowanych w równiutkiej linii samolotach. Przemawia kierownik zawodów.

BYŁA to impreza trochę nietypowa więc zaraz na początku chciałbym spróbować odpowiedzieć na pytanie: w jakim stopniu samolotowy Ogólnopolski Zlot Grunwaldzki spełnił swe zadanie?

Cele jego określono następująco: włączenie lotnictwa sportowego do akcji obchodu rocznicy bitwy pod Grunwaldem; propaganda lotnictwa sportowego; sprawdzenie umiejętności pilotażowych i nawigacyjnych pilotów oraz przygotowania technicznego aeroklubów regionalnych.

Wydaje się, że pod dwoma pierwszymi względami zadania zostały wykonane całkowicie. Korowód samolotów nad polem grunwaldzkim w dniu 17 lipca był szczerze podziwiany i gorąco oklaskiwany przez dziesiątki tysięcy uczestników uroczystości. Trwające przez dwa dni loty nad rejonem Zlotu i miastami Warmii i Mazur, jak również doskonale widoczne z szosy rzędy srebrnych i różnokolorowych maszyn na olsztyńskim lotnisku, wywarły niewątpliwe wrażenie na miejscowej ludności. Jeśli chodzi o stronę sportową, to istotnie — odwołanie trzeciej konkurencji uniemożliwiło wielu załogom wykazanie ich rzeczywistej klasy i wyniki ostateczne są może w większej niż kiedy indziej mierze funkcją szczęścia i przypadku. Z drugiej jednak strony Zlot Grunwaldzki wniósł do naszych zawodów cenny element: ocenę stanu technicznego samolotów. Ocena taka, wprowadzona na stałe do punktacji może przyczynić się do polepszenia opieki nad sprzętem i „na codzień", oraz wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa lotów.

W dniu 15 lipca od godziny 11.00 tłumnie zażywający wczasów nad jeziorem olsztyniacy mieli niecodzienne widowisko. Co 5 minut nadlatywał nad pobliskie Dajtki samolot, zataczał koło, lądował. Z tym okrążaniem wiążą się pewne nieporozumienia. Kilku załogom nie zaliczono pierwszej konkurencji, ponieważ wykonały krąg w lewo, gdy wyłożony trójkąt wskazywał „krąg w prawo". W regulaminie nie było słowa o tego rodzaju wykroczeniu, ale komisja sędziowska była, — chyba słusznie — zdania, że od pilota należy wymagać nie tylko przestrzegania regulaminu zawodów, ale i respektowania wszelkich obowiązujących przepisów. O godz. 14.00 zgromadziły się na lotnisku **33 maszyny**: trzynaście „Jaków-18", jedenaście „CSS-ów-13", pięć „Junaków-2" i cztery „Junaki-3". Nie doleciała załoga z Nowego Targu. Ich „kukuruźnik" po 50 kilometrach lotu wpadł w takie „mleko", że musieli zawrócić.

W konkurencji „A" — punktowano dokładność kierunku dolotu od wyznaczonego punktu oraz punktualność przylotu — 6 załóg otrzymało najwyższą ilość punktów — 200. Były to: **Z. Szczęsny** i Wł. Bruchała z Krakowa, **Z. Wróblewski** i E. Michalak z Katowic, **P. Wiśniewski** i R. Szumilas z Gliwic, **C. Wasilena** i H. Wawrzusiak z Jeleniej Góry, **K. Gajoch** i Z. Piekarz z Rzeszowa oraz **Fr. Gołata** i M. Walczak z Fordonu.

Natychmiast po wylądowaniu komisja techniczna Zlotu przystąpiła do ocen w konkurencji „B", sprawdzając stan techniczny maszyn. Punktacja była bardzo ostra. Tylko ocena „bardzo dobra" zapewniała uniknięcie punktów karnych, już za „dobrą" otrzymywało się 100 pkt., a za „dostateczną" — aż 200 pkt. karnych. Równie surowa była kontrola.

Codzienna systematyczna praca i troska mechaników — w Zlocie mogli brać udział tylko mechanicy, obsługujący na stałe dany samolot — święciły tu jednak triumfy. 33% samolotów otrzymało najwyższą ocenę, zaś trzy uznano za wzorowe. Były to samoloty: krakowski Z. Szczęsnego i **Wł. Bruchały**, warszawski E. Pogorzelskiej (jedynaczki Zlotu) i **St. Krawczyka** oraz wrocławski St. Maksymowicza i **M. Urbanowicza.**

Następnego dnia załogi wyleciały na próbny dolot do Grunwaldu. Nad punktem docelowym wypadło to nie najlepiej. Przed kierownikiem zawodów, mjr. Józefem Grochowskim stanęła więc konieczność niełatwej decyzji: czy odbyć konkurencję „C" bez względu na to, jak lotnictwo sportowe wypadnie na uroczystościach pod względem wizualnym, czy też zrezygnować z niej, a za to pokazać się w składnym, efektownym szyku? Wybrał to ostatnie.

Tak więc 17 lipca zaliczono wszystkim załogom po 200 pkt., zaś praktyczne zadanie polegało na starcie w odstępach 30 sek. i utrzymaniu 800 metrowych odstępów w szyku torowym. Całość prowadził stary wyga, kierownik szkoły w Fordonie Fr. Gołata, który wymógł na organizatorach prawo startu w zawodach, mimo iż w zasadzie przeznaczone one były wyłącznie dla reprezentacji aeroklubów. Potwierdzeniem słuszności decyzji kierownika były m. inn. opinie lotników wojskowych, którzy otwarcie przyznawali, że nie spodziewali się ujrzeć tak wyrównanego szyku i takiej precyzji pilotażu ze strony lotników sportowych.

Przed trybuną samoloty zniżały lot i zrzucały kwiaty oraz ozdobne meldunki. Na tę okazję wiele załóg „udekorowało" swe maszyny okolicznościowymi rysunkami i hasłami. Artystycznie wymalowani rycerze bili na nich Krzyżaków, zagrzewani różnymi, zabawnymi zresztą napisami.

Po południu 17 lipca nastąpiła ostatnia oficjalna część Zlotu: ogłoszenie wyników i rozdanie plakietek honorowych (wizerunek takiej plakietki wykorzystaliśmy jako winietę tytułową). Wyniki przedstawiają się następująco:

1 miejsce zajęli ex aequo, zdobywając po 400 pkt. **ZDZISŁAW SZCZĘSNY** i **WŁADYSŁAW BRUCHAŁA (Kraków)** na Junaku-3 oraz **ZBIGNIEW WRÓBLEWSKI** i **EDWARD MICHALIK Katowice** na Jaku-18.

2 miejsce (350 pkt.) zajęły załogi: **E. Doroszewicz i J. Szatyn (Gdańsk)** — Jak-18, **J. Felde i A. Jasiński (Grudziądz)** — CSS-13, **J. Jagodzik i H. Zaman (Białystok** — Jak-18, **St. Maksymowicz i M. Urbanowicz (Wrocław)** — Jak-18, **St. Szczerbiak i Wł. Gałęza (Rzeszów)** — Jak-18, **J. Tarkowski i L. Płasiak (Kraków)** — Jak-18.

Nie tylko lotnicy wojskowi i sportowi popisali się podczas Zlotu Grunwaldzkiego, ale również i spadochroniarze. Uczestnicy kursu skoków do wody, który odbył się w Giżycku, wystąpili 10 lipca przed dziesiątkami tysięcy widzów, poprzedzając wielki pokaz motorowodny.

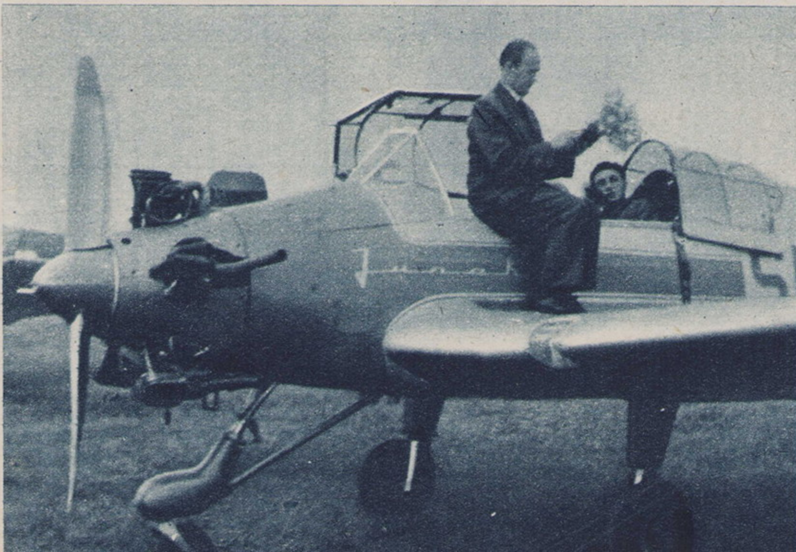
Gdy wiozący pierwszego skoczka CSS-13 nadleciał nad jezioro Drwęckie, zapanowało poruszenie. Samolot ginął co chwila wśród kłębiących się nisko chmur. Dopiero za drugim, dokonanym na mniejszej wysokości nalotem udało się zrzucić skoczka. I wtedy znów zawrzało w całym wielkim amfiteatrze utworzonym przez półkoliste brzegi jeziora: w momencie otwarcia spadochronu skoczek był już niewiele oddalony od brzegu, a silny wiatr niósł go wprost na wysokie drzewa i zabudowania. Ale St. Maciejewski z Zielonej Góry to doświadczony spadochroniarz: był to jego 333 skok. Umiejętnie manewrując, wylądował precyzyjnie kilka metrów od pomostu, na którym zgromadziło się kierownictwo zawodów. Długotrwałe oklaski nagrodziły ten emocjonujący wyczyn.

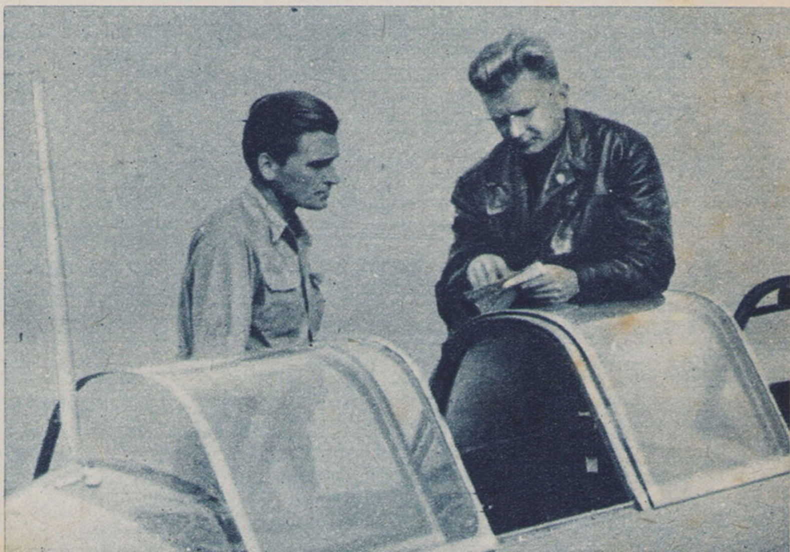
Drugiego skoku dokonał W. Soleżyński z Wrocławia. Ten lądował na środku jeziora, gdzie wszyscy widzowie mogli dokładnie obserwować odczepienie się skoczka i „akcję ratunkową" motorówki.

Szub.

Zwycięskie załogi: Z lewej — Zdzisław Szczęsny i Władysław Bruchała przygotowują wiązankę kwiatów przed odlotem nad Grunwald, z prawej Zbigniew Wróblewski i Edward Michalik omawiają szczegóły nawigacyjne przyszłego lotu.

Foto: St. Jaśko (3)





LOTNICTWO W UROCZYSTOŚCIACH 1200-lecia GNIEZNA

NASZA pierwsza stolica państwa — Gniezno obchodziła uroczyście w dniu 22 lipca br. 1200-lecie swego założenia.

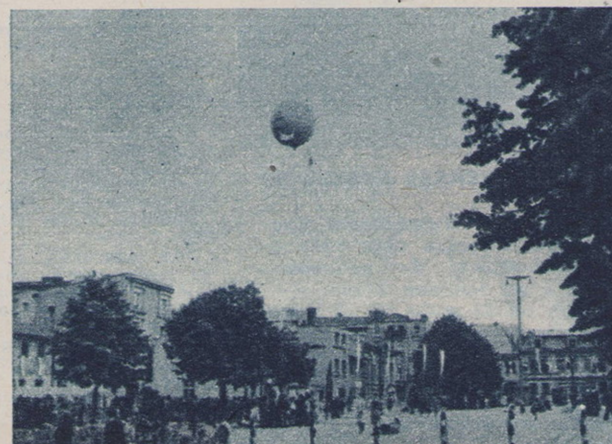
Po oficjalnych uroczystościach odbyła się defilada wojskowa, w której wzięły również udział samoloty myśliwskie, bombowce i śmigłowce.

W ramach obchodu 1200-lecia Gniezna nastąpiło również przekazanie nowego lotniska sportowego Gniezno — Nałęcz, które wybudowało społeczeństwo tego miasta.

W uroczystościach przekazania lotniska Gniezno — Nałęcz Aeroklubowi PRL wziął udział gen. brygady Raczkowski i sekretarz generalny APRL inż. Antoni Matheus.

Na nowootwartym lotnisku odbyły się pokazy lotnictwa sportowego.





Powyżej defilada bombowców, poniżej przelot balonu „Poznań" nad rynkiem Gniezna.
Foto B. Koszewski i St. Iwan - WAF

POGODA NA SIERPIEŃ



PRZYPUSZCZAĆ należy, że przebieg pogody w sierpniu będzie być może szczególnie uważnie czytany, bo to i sezon lotny w pełni i okres ostatnich treningów przed Szybowcowymi Mistrzostwami Polski.. no i wreszcie same zawody.

Zanim przystąpię do podania szczegółowej prognozy muszę zaznaczyć, że przewiduje się wystąpienie większej ilości opadów w zachodniej połowie kraju aniżeli we wschodniej, co nie jest bez znaczenia dla techniki sierpniowych przelotów.

Przewidywane zakończenie lipca w postaci cumulusowej pogody powinno się przeciągnąć na 1-szą dekadę sierpnia, dając dobre warunki do lotów na termice wypracowanej, a pod koniec tego okresu również i na nieniesiono - wypracowanej w związku z dotarciem nad teren Polski pewnej ilości chłodnych mas powietrza.

Mniej więcej na początku 2-giej dekady znajdziemy się w płytkiej rozległej zatoce niskiego ciśnienia, charakteryzującej się występowaniem dużej ilości burz lokalnych. Układ ten zostanie jednak wkrótce „zmyty" przez wtargnięcie z północnego zachodu świeżych chłodnych mas powietrza polarnego, co spowoduje wzrost wiatru dolnego do 5—7 m/sek. (a okresowo nawet i przekroczenie tej prędkości).

W ciągu ostatnich 12—14 dni miesiąca powinniśmy być zatem świadkami występowania zachmurzenia zmiennego, przejścia szeregu frontów o charakterze chłodnym i związanych z nimi stref opadów przelotnych i okresów większych rozpogodzeń międzyfrontowych, co za tym idzie występowanie typowej termiki naniesionej, często o ciężkich technicznie warunkach lotnych.

Podczas Sybowcowych Mistrzostw Polski, poza okresem początkowym, powinny więc dominować konkurencje szybkościowe, a więc jeśli nasze przewidywania się sprawdzą będzie to raj dla kosiarzy.

doc. dr. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

W tym tygodniu



z ADAMEM DZIURZYŃSKIM, kierownikiem szkoły szybowcowej na Żarze o szkoleniu w ramach ŁPW

KIEROWNIK szkoły szybowcowej na Żarze Adam Dziurzyński jest postacią dobrze znaną w polskim świecie szybowcowym. Nazwisko jego ściśle związane jest z powstaniem i historią jednego z najbardziej uroczych polskich szybowisk — Żaru.

W tym roku przed szkołą szybowcową na Żarze, podobnie jak i przed innymi szkołami lotniczymi APRL, stanęło nowe poważne zadanie: szkolenie szybowcowe w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Nowe formy szkolenia lotniczego przynoszą nowe problemy i nowe zadania.

W zasadzie na turnus lipcowy — mówi Adam Dziurzyński — mieliśmy pełną obsadę młodzieży, ale tylko na tym skończyły się dobre chęci aeroklubów. W kilku przypadkach postąpiły one zupełnie niepoważnie przysyłając kandydatów, którzy absolutnie nie mają zamiaru związać się z lotnictwem wojskowym. Wprawdzie pragniemy przyciągnąć do uprawiania sportu lotniczego jak najszersze kręgi młodzieży, ale na obozy LPW powinni być przysyłani wyłącznie kandydaci, którzy pragną w przyszłości poświęcić się pięknej karierze pilota wojskowego.

To jest postulat, nad którym muszą się poważniej zastanowić aerokluby już teraz, a także zwrócić uwagę jeszcze i na taką sprawę:

„Na szkolenie szybowcowe na Żarze przyjmowani są uczniowie posiadający już za sobą samodzielne loty, tego wymaga specyfika naszego szybowiska. Tu bowiem uczą się lotów w warunkach górskich.

Tym bardziej wymaga się już pewnej ilości godzin wylatanych na I stopień LPW. Tymczasem, sprawa ta nie wygląda zbyt pomyślnie. Rozpiętość umiejętności poszczególnych uczniów jest znaczna — niektórzy są niedoszkoleni, mają za mało samodzielnych lotów".

W trakcie przygotowań do tegorocznego pierwszego szkolenia LPW dużo się mówiło na różnych zebraniach i posiedzeniach o konieczności wprowadzenia na obozach LPW jednolitych ubiorów dla szkolnej młodzieży. Jakoś do tej pory, ta aczkolwiek pierwszoplanowa sprawa, nie została zrealizowana. Kierownik szkoły Adam Dziurzyński mówi o tym z rozżaleniem:

„Właśnie w okresie trwania obozów LPW w pobliżu Żaru rozpoczyna się nasilenie ruchu turystycznego i wczasowego. Często na Żar przychodzi dużo wczasowiczów i turystów, którzy przyglądają się startom szybowców, tymczasem uczestnicy obozu pouberani są różnie, powiedziałbym nieefektownie. A przecież jakieś jednolite, niedrogie ubiory, czy kombinezony byłyby dla oka milsze i praktyczniejsze, a jednocześnie dobrym uzupełnieniem propagandowym dla sympatyków szybownictwa, którzy nas odwiedzają.



Foto: WAF

Ogólnie rzecz biorąc szkolenie lotnicze w ramach LPW przebiega u nas sprawnie, mamy dobrych instruktorów, którzy wkładają dużo wysiłku aby nauczyć jak najwięcej przyszłych kandydatów do OSL. Zadowoleni są też uczestnicy obozu LPW, którzy znaleźli na Żarze świetne warunki, aby zdobyć doświadczenia lotnicze w warunkach górkich".

M. RZESZOWSKI

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. W dniu 14 lipca br. na Kremlu przewodniczący Prezydium Rady Najwyższej ZSRR Ł. J. Breżniew wręczył order Czerwonego Sztandaru pilotowi myśliwskiemu kpt. W. A. Poliakowowi, który w dniu 1 lipca br. zestrzelił amerykański bombowiec wywiadowczy RB-47 nad terytorium ZSRR.

● Na lotnisku Aeroklubu Kalinińskiego DOSAAF odbyły się samolotowe zawody strefowe w klasyfikacji drużynowej. Brały w nich udział ekipy z Władimira, Wołogdy, Iwanowa, Kirowa, Gorki i Tuły. Pierwsze miejsce zajęła ekipa z Kirowa, drugie — z Iwanowa, trzecie — z Tuły.

● 15 lipca br. mistrz sportu ZSRR Feliks Nejmark wykonał 1 000-ny skok spadochronowy. Prezydium Moskiewskiego Komitetu Miejskiego DOSAAF nagrodziło Nejmarkowa pamiątkowym dyplomem i nagrodą rzeczową.

*

USA. Ważący 50 ton samolot transportowy Lockheed C-130 „Herkules" podczas prób wylądował na odcinku pasa startowego o długości 150 m. Prędkość lądowania — 105 km/h. Odcinek, na którym wylądował „Herkules" jest tylko 3 razy dłuższy od niego samego.

Eksperci śmigłowcowi twierdzą, że do roku 1970 wybudowane już będą śmigłowce o ciężarze 50 ton i prędkości 550 km/h.

*

BELGIA. Wszystkie czterosilnikowe samoloty pasażerskie belgijskiego towarzystwa komunikacji powietrznej SABENA (Boeing-707, BC-7, DC-6 i DC-4) zostały użyte, do ewakuacji z Konga obywateli belgijskich. W ostatniej fazie ewakuacji użyto jeszcze samolotów DC-3.

*

GHANA. Pasażerskie linie lotnicze Ghany używają na dalekich trasach samoloty turbośmigłowe Bristol „Britannia".

*

ANGLIA — NRF. Angielskie zakłady lotnicze Rolls-Royce i zachodnio - niemieckie MAN zawarły na 10 lat umowę o wojskowej produkcji lotniczych silników turboodrzutowych. Jako pierwszy — budowany będzie typ małego silnika o ciągu około 2 000 kG.

*

NRF. W Niemieckiej Republice Federalnej na dzień 31.XII.59 zarejestrowanych było ogółem 881 samolotów sportowych i cywilnych. Liczba pilotów sportowych i cywilnych — ponad 6 000.

*

NRD. Pilot szybowcowy Gerhard Wissmann pobił ogólnoniemiecki rekord na trasie trójkąta 300 km wynikiem 68,38 km/h, lecąc na szybowcu „Libelle-Standard". Poprzedni rekord należał do znanego szybownika zach.-niemieckiego Ernsta Hase i wynosił 66,48 km/h. (na HKS-3).

*

FRANCJA. Zakłady Sud Aviation (producent „Caravelli") będą budowały samoloty tego typu dla potrzeb kontrahentów Europy, zaś amerykańskie zakłady Douglas — licencyjnie — „Caravelle" dla Ameryki Północnej i Południowej, Anglii, Japonii, Australii, Indii, częściowo Afryki i Bliskiego Wschodu.

*

JAPONIA. Japońska partia socjalistyczna podała do wiadomości, że szpiegowskie samoloty U-2 nie zostały wycofane z Japonii do USA.

*

KANADA. Rząd Kanady w wyniku skargi ZSRR wydał polecenie, aby samoloty kanadyjskie nie przelatywały nisko nad statkami znajdującymi się na wodach międzynarodowych.

NASI SPADOCHRONIARZE



Rozmawiamy ze skoczkami

Tekst: TADEUSZ MALINOWSKI Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

W Nowym Targu, w siedzibie byłego Centrum Wyszkolenia Spadochronowego, trwał przez prawie dwa miesiące obóz przygotowawczy spadochronowej kadry narodowej do mistrzostw świata, które dzisiaj rozpoczynają się na lotnisku Musaczewo koło Sofii w Bułgarii. Na obozie tym, w czasie od 23 maja do 21 lipca, wykonano 843 skoki w ciągu 28 dni lotnych, przy czym średnio na każdego uczestnika przypadło po 60 skoków zamiast około 80.

Trening rozpoczęło 19 spadochroniarzy, w tym 7 kobiet. Po eliminacjach — od 25 czerwca — w Nowym Targu pozostało 6 mężczyzn i 5 kobiet. Ostatecznie do startu w mistrzostwach zakwalifikowane zostały przez trenera następujące składy drużyn:

drużyna kobieca: **Antonina Chmielarczyk, Maria Puchar i Maria Wojtkowska;**

drużyna męska: **Jan Cierniak, Edward Kulesza, Roman Lewandowski i Zdzisław Szwedziuk.**

Obóz w Nowym Targu był potrzebny. Niepomyślne jednak warunki atmosferyczne przeszkodziły w realizacji treningu zgodnie z jego założeniami. W związku z tym naszym skoczkom zabrakło czasu na wykonanie jeszcze co najmniej 20 skoków, aby osiągnąć pełną formę zawodniczą do startu w mistrzostwach.

W trosce o najlepsze przygotowanie polskiej reprezentacji Zarząd Główny Aeroklubu PRL zaakceptował dodatkowy kilkudniowy trening skoczków w Warszawie przed odlotem do Bułgarii. Uczyniono więc wszystko, aby nasi zawodnicy mogli nawiązać możliwie równorzędną walkę sportową z innymi uczestnikami mistrzostw.

Obecnie, gdy czytacie te słowa, polscy spadochroniarze wykonali już pierwsze skoki w Bułgarii. Za kilka dni będziemy znali ich wyniki. Podamy je za tydzień w następnym numerze „Skrzydlatej".

Należy sądzić, że nasi zawodnicy zdobędą lepsze miejsca niż dwa lata temu w Bratysławie. Na takich skoczków jak Jan Cierniak i Antoninę Chmielarczyk można zawsze liczyć. Są to sportowcy wysokiej klasy, którzy wielokrotnie zaprezentowali już swoje umiejętności za granicą, broniąc z dużym powodzeniem barw polskich.

Nie tylko im, ale całej naszej reprezentacji życzymy uzyskania pięknych sukcesów, przez zajęcie jak najlepszych miejsc w klasyfikacji ogólnej.

Reprezentacja kobieca składa się z trzech zawodniczek:

ANTONINA CHMIELARCZYK, Mistrzyni Sportu, dwukrotna mistrzyni Polski, rekordzistka krajowa, wielokrotna reprezentantka naszego kraju za granicą, mająca obecnie na swym koncie 447 skoków z samolotu, Aeroklub Krakowski.

— Pani Tosiu, czy może Pani zdradzić „Skrzydlatej" swe samopoczucie przed Spadochronowymi Mistrzostwami Świata?

— Słabe i niepewne — odpowiada Chmielarczyk. — Wydaje mi się, że nie mam kondycji. Tak się mniej więcej czuję jak przed poprzednimi mistrzostwami.

— To znaczy, że nie jest tak źle z Panią?

— Ja przecież nic złego nie mówiłam — odpowiada z uśmiechem.

— A więc możemy być spokojni?

— Na razie tak.

MARIA PUCHAR. Kilkakrotnie startująca w mistrzostwach Polski, do tej pory wykonała 221 skoków z samolotu, Aeroklub Warszawski.

— Co może Pani powiedzieć o swoim udziale w mistrzostwach świata?

— Za mało jestem przygotowana. Nie opanowałam jeszcze dobrze salt. Co prawda na obozie nauczyłam się wykonywania ósemek i salt, ale wiem, że kręcę je nienadzwyczajnie.

MARIA WOJTKOWSKA. Mistrzyni Sportu, rekordzistka krajowa i międzynarodowa, dwukrotna reprezentantka Polski za granicą, dotychczas skoczyła 364 razy z samolotu, Aeroklub Warszawski.

— Jak Pani jest przygotowana do mistrzostw?

— W miarę dobrze.

— Co może Pani powiedzieć o obozie, w którym Pani uczestniczyła?

— Dużo się nauczyłam. Mam tutaj na myśli akrobację spadochronową. Po prostu opanowałam kręcenie salt.

Drużyna męska składa się z czterech zawodników:

JAN CIERNIAK. Mistrz Sportu, aktualny mistrz Polski, wielokrotny reprezentant naszego kraju za granicą, wykonał 598 skoków z samolotu, Aeroklub Krakowski.

— Co Pan może powiedzieć o swoim przygotowaniu do spadochronowych Mistrzostw świata?

— Gdybym wykonał jeszcze około dwadzieścia skoków, w czasie których mógłbym kręcić figury akrobacji, to tę konkurencję miałbym opanowaną. Jeśli chodzi o celność lądowania, to ze względu na posiadany sprzęt, jestem w stanie lądowdać w granicach dziesięciu metrów od środka koła.

EDWARD KULESZA. Zwycięzca zawodów Liberec (CSR) — Wrocław, wykonał 295 skoków, Aeroklub Śląski.

— Jak Pan ocenia swój start w mistrzostwach świata?

— Jest on dla mnie wielkim przeżyciem, ponieważ pierwszy raz reprezentuję polskie spadochroniarstwo na mistrzostwach świata. Dlatego też mam tremę.

— Czy przydał się Panu obóz przygotowawczy?

— Tak. Na nim to skróciłem czas kręcenia figur. Przedtem wykonywałem je w ciągu dwudziestu sekund, a obecnie mogę całą wiązankę zrobić w piętnastu sekundach. Poprawiłem również swoją celność lądowania.

ROMAN LEWANDOWSKI. Skoczek doświadczalny, wielokrotnie reprezentował polskie barwy za granicą, do tej pory wykonał 862 skoki z samolotu, Aeroklub Warszawski.

— Czy skorzystał Pan z obozu przygotowawczego przeprowadzonego przez Aeroklub PRL?

— Z każdego obozu wynosi się wiele doświadczenia, poprawia się ciągle swoje błędy, które skoczek sam nie jest w stanie określić w czasie spadania. Tak i z tego obozu wyniosłem sporo korzyści. Jak wiemy regulaminy mistrzostw świata są coraz ostrzejsze przez wprowadzanie coraz trudniejszych konkurencji. To z kolei zmusza skoczka, mającego brać udział w mistrzostwach, do ciągłego podwyższania swych umiejętności spadochronowych.

ZDZISŁAW SZWEDZIUK. Mistrz Sportu, dwukrotny mistrz Polski, reprezentował nasze spadochroniarstwo za granicą, ma na swym koncie największą ilość skoków w Polsce bo 1 217, Aeroklub Warszawski.

Jak Pan ocenia swoje rpzygotowania do mistrzostwa świata w Bułgarii?

— Czuję się dobrze przygotowany do tych zawodów. Obóz dał mi dużo. Dopracowałem na nim salto. Cały mój wysiłek poszedł w kierunku skrócenia wiązanki figur i czystości jej wykonania.

Tyle nasi reprezentanci. Mówią krótko i wydaje się pełniejszych wypowiedzi udzielą po powrocie z mistrzostw.

Celne lądowanie Mistrza Sportu Jana Cierniaka.



KRÓTKA HISTORIA SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

DZISIAJ rozpoczynają się V Spadochronowych Mistrzostw Świata w Bułgarii. Przybędą tam niemal wszyscy najlepsi spadochroniarze, aby wyłonić spośród siebie zwycięzców. Za dziesięć dni ogłoszone zostaną nazwiska skoczków, których tytuły mistrzostw świata będą aktualne przez dwa lata. Aby zapoznać naszych Czytelników z mistrzostwami świata rozgrywanymi do tej pory, podajemy ich krótką historię. Dziewięć lat temu przeprowadzone zostały w Lesce-Bled w Jugosławii

I SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (sierpień 1951)

w których uczestniczyło 17 zawodników z 6 państw: Francji, Holandii, Jugosławii, Szwajcarii, Włoch, Wielkiej Brytanii.

Rozegrano trzy konkurencje.

Wyniki ogólne: 1) Pierre Lard (Francja) — 233,7 pkt; 2. Vojo Vukcewić (Jugosławia) — 233,3 pkt; 3. Hans Walti (Szwajcaria) — 204 pkt. Najlepszą z kobiet była Monika Laroche (Francja), która w ogólnej punktacji zajęła 9 miejsce (122,1 pkt). Dopiero w trzy lata później po wprowadzeniu poprawek w regulaminie rozegrano

II SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (sierpień, 1954)

na lotnisku w Saint Yan we Francji. W mistrzostwach startowało 31 zawodników (w tym dwie kobiety) z 7 państw: Czechosłowacji, Francji, Jugosławii, Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Włoch i Związku Radzieckiego.

Przeprowadzono trzy konkurencje.

Wyniki ogólne: 1. Iwan Fedczyszyn (ZSRR) 672 pkt; Wasyl Mariutkim (ZSRR) — 610,5 pkt; 3. Sam Chasac (Francja) — 582,5 pkt. Najlepszą z kobiet była Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR), która zdobyła 522 pkt i zajęła w ogólnej punktacji 9 miejsce.

W klasyfikacji drużynowej pierwsze

NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA

CO MÓWI TRENER?

TRENEREM naszych skoczków w Nowym Targu był Zdzisław Chyliński, .instruktor spadochronowy. Oto jego odpowiedzi na postawione pytania:

— Już wiem, że niewykonano ilościowego planu treningu. W takim razie czy pod względem jakościowym zrealizowano założenia treningu na obozie przygotowawczym przed Spodochronowymi Mistrzostwami Świata w Bułgarii?

— Nie wszystkie. Ponieważ w szczególności nastawialiśmy się na kręcenie figur akrobacji spadochronowej.

— Obóz się skończył, więc można zapytać Pana teraz o jego ocenę, choćby ogólną?

— Moim zdaniem nasza reprezentacja jest dobrze przygotowana do mistrzostw świata. Uczyniliśmy wszystko co było możliwe do wykonania w warunkach w jakich się znajdowaliśmy. Mówiąc o warunkach mam na myśli niezbyt sprzyjającą pogodę, która w pewnym stopniu ograniczyła plan treningu.

— Jak Pan ocenia nasze szanse w mistrzostwach?

— Nastroje wśród zawodników są dobre. Jesteśmy pełni optymizmu i gotowi do walki sportowej o zdobycie jak najlepszych miejsc na tej wielkiej imprezie światowej. Ale nie tylko samo przygotowanie odgrywa dużą rolę na mistrzostwacn. Trzeba mieć jeszcze trochę szczęścia, a nam tego szczęścia potrzeba dużo, ponieważ nie mamy najlepszych spadochronów.

— To znaczy?

— Krótko mówiąc. O ile w akrobacji mamy równe szanse, to w skokach na celność lądowania — nie. Jeśli będzie pogoda bezwietrzna, to szanse nasze na zdobycie dobrych wyników maleją. Natomiast odwrotnie, w trudniejszych warunkach meteorologicznych — mam tutaj na myśli skoki przy wietrze do pięciu metrów na sekundę — szanse naszej reperezentacji wzrastają.

— Na zajęcie jakich miejsc możemy liczyć tak w klasyfikacji indywidualnej, jak i drużynowej kobiet i mężczyzn?

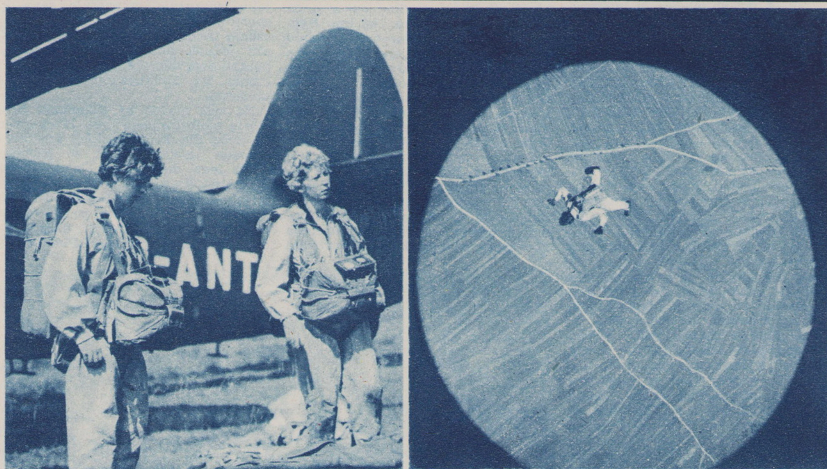
W klasyfikacji indywidualnej moim zdaniem część zawodników powinna się zmieścić w pierwszej dziesiątce, a w klasyfikacji drużynowej do piątego miejsca.

— Których skoczków zalicza Pan do najlepszych?

— Antoninę Chmielarczyk. Jana Cierniaka i Zdzisława Szwedziuka.



U góry: nakładanie spadochronów. U dołu po lewej: dwie Mistrzynie Sportu — Antonina Chmielarczyk i Maria Wojtkowska. U dołu po prawej — spadanie „żabką" z wysokości 2 000 metrów.



miejsce zajęła reprezentacja ZSRR przed Czechosłowacją i Francją.

Po dwóch latach na lotnisku Tuszyno w Moskwie odbyły się kolejne

III SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (lipiec—sierpień 1956)

w których wzięło udział 73 zawodników (w tym 23 kobiety) z 10 państw: Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Izraela, Jugosławii, POLSKI, Rumunii, Stanów Zjednoczonych, Węgier i Związku Radzieckiego.

Rozegrano cztery konkurencje.

Ogólna klasyfikacja męska: 1. Gustav Koubek (Czechosłowacja) — 1 701,6 pkt; 2. Leopold Ozabal (Czechosłowacja) — 1 688,3 pkt; 3. Jaroslav Jehlicka (Czechosłowacja) — 1 666,4 pkt; Polacy: 22. Jan Cirniak, 24. Zdzisław Szwedziuk, 30. Józef Wójcik, 32. Roman Lewandowski i 47. Paweł Lipowczan.

Ogólna klasyfikacja kobieca: 1. Józefa Maxowa (Czechosłowacja) — 1 726,1 pkt; 2. Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR) — 1 716,7 pkt; 3. Halina Muchina (ZSRR) — 1 646,7 pkt. Polki: 13. Antonina Chmielarczyk, 15. Maria Wojtkowska i 17 Anna Franke.

Klasyfikacja drużynowa (mężczyźni): 1. Czechosłowacja — 5 122 pkt; 2. ZSRR — 4 735 pkt; 3. Bułgaria — 4 433,2 pkt; 7. Polska — 4 041,8 pkt.

Klasyfikacja drużynowa (kobiety): 1. ZSRR — 3 431,2 pkt; 2. Czechosłowacja — 3 396,7; 6. Polska — 2 424,4 pkt.

Po dwóch latach na lotnisku Vajnory w Bratysławie (CSR) rozegrano

IV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (sierpień 1958)

W zawodach startowało 57 mężczyzn i 21 kobiet z 14 państw: Austrii, Belgii, Bułgarii, CSR, Francji, Izraela, Jugosławii, Kanady, Polski, Rumunii, USA, Węgier, Wielkiej Brytanii i ZSRR.

Przeprowadzono 4 konkurencje.

Wyniki ogólne mężczyzn: 1. Piotr Ostrowski (ZSRR) 1 865.48 pkt; 2. Jaroslav Jehlicka (CSR) 1 850,86 pkt; 3. Mladen Milicević (Jugosławia) 1 831,83 pkt. Polacy: 10. Jan Cierniak — 1 780,67 pkt; 14. Roman Lewandowski — 1 733,93 pkt; 25. Bolesław Gargała — 1 650,01 pkt; 31. Jerzy Łobodda — 1 574,3 pkt; 35. Ryszard Kosina — 1 569,63 pkt.

Wyniki ogólne kobiet: 1. Nadzieżda Prjachina (ZSRR) — 1 774,3 pkt; 2. ANNA FRANKE (POLSKA) — 1 734,10 pkt; 3. Maria Welczewa (Bułgaria) — 1 722,(63 pkt. Polki: 7. Antonina Chmielarczyk 1 587,63 pkt; 16. Maria Wojtkowska 1 152,37 pkt.

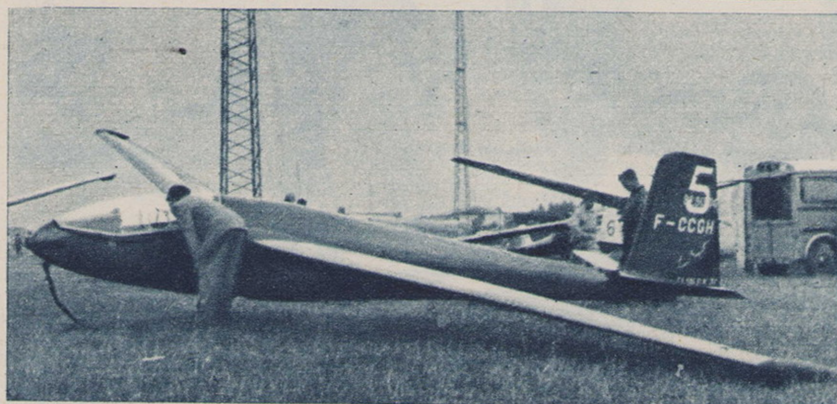
W klasyfikacji drużynowej mężczyzn zwyciężył Związek Radziecki przed CSR, Bułgarią i Polską. Natomiast w klasyfikacji kobiecej pierwsze miejsce zajął Związek Radziecki przed Polską.

Jakie będą wyniki tegorocznych mistrzostw dowiemy się za kilkanaście dni.

3 MAZURKI DĄBROWSKIEGO W KOLONII

DOKOŃCZENIE

TADEUSZ REJNIAK
kierownik ekipy polskiej na Szybowcowe Mistrzostwa Świata
Korespondencja własna z Kolonii



Breguet-901 pilota Marchand'a, startującego w klasie otwartej. Foto: L. Pituch

KONKURENCJA KIEROWNIKÓW EKIP

NA pewno większość interesujących się przebiegiem mistrzostw czytała w bieżących informacjach prasy codziennej o reklamacjach, jakie wywołała początkowa decyzja kierownictwa odnośnie potraktowania konkurencji z dnia 11 czerwca jako rozegranej. Ponieważ przypadek był szczególnie interesujący i rzec można pouczający, jak się to stało opowiem:

Przy beznadziejnie słabych warunkach technicznych wyznaczono jako zadanie dnia przelot po wyznaczonej trasie kursem 155°, czyli mniej więcej wzdłuż linii Kolonia — Karlsruhe. Wiatr był zachodni dość silny, niemal zupełnie boczny do trasy i już samo wyznaczenie tego rodzaju konkurencji w tym dniu wydawało się dużym nieporozumieniem. Panowała ogólna opinia, że takie typowo szczęściarskie warunki pogodowe absolutnie nie powinny być wykorzystywane do rozgrywania poważnej imprezy sportowej, jaką są mistrzostwa świata. Opinie jednak opiniami, a zadanie dnia zostało wyznaczone i wobec tego należało lecieć.

Wkrótce po odejściu zawodników znad lotniska zaczęły się sypać megafonowe meldunki o ich lądowaniu na pierwszych kilometrach trasy. Niektórzy po ściągnięciu na lotnisko startowali ponownie i ponownie spadali w granicach 20—30 km przelotu. Znalazło się jednak dwóch w czepku urodzonych, którym udało się przekroczyć wymagane minimum 50 km. Jednym był startujący w klasie standard Niemiec — Huth, który wylądował na 70-tym kilometrze, drugim Anglik — Nicolas Goodhard z klasy otwartej, który osiągnął odległość 80 km wzdłuż trasy. Natomiast Duńczyk — Jensen, który poleciał sobie z wiatrem wylądował wprawdzie w odległości około 100 km od lotniska, lecz niemal tak samo daleko od nakazanej trasy lotu. Zaliczona mu przez komisję sędziowską zgodnie z postanowieniami regulaminu odległość mierzona wzdłuż nakazanego kursu wyniosła tylko 44,5 km. Było więc jasne, że konkurencja pomimo całodziennych wysiłków pilotów nie została rozegrana, gdyż niedopełniony został regulaminowy warunek, iż przynajmniej dwóch zawodników z każdej klasy musi osiągnąć minimum 50 km odległości, żeby zadanie dnia mogło podlegać punktowaniu.

Sprawa była jasna, ale nie dla wszystkich. Bo oto nazajutrz na porannym „briefingu" podano oficjalnie do wiadomości, że unieważnieniu uległa — z przyczyn, które podałem wyżej — tylko konkurencja dla klasy standard, natomiast dla klasy otwartej będzie ona wartościowana, gdyż... jest dwóch zawodników tej klasy, którzy przelecieli ponad 50 km.

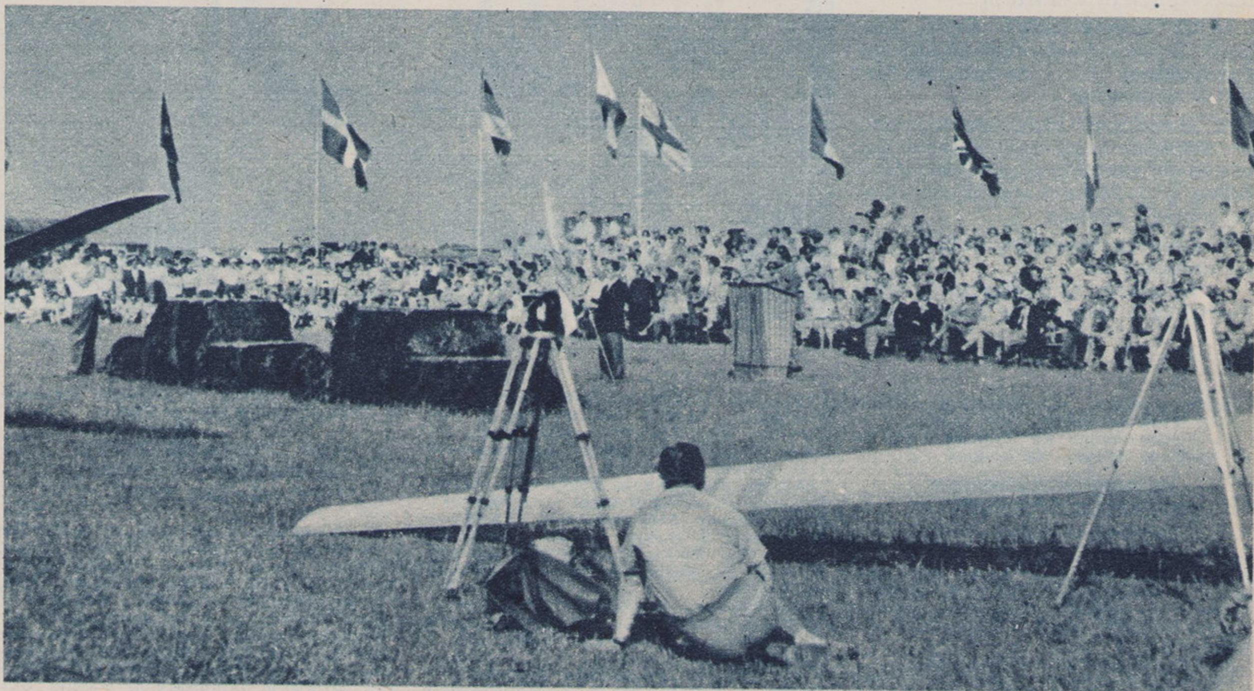
Tutaj małe wyjaśnienie dla Czytelnika: w istocie w regulaminie mistrzostw, w przytoczonym wyżej postanowieniu, określającym warunek potraktowania konkurencji jako rozegranej, zabrakło dopowiedzenia, że dla przelotów po trasie wyznaczonej to sakramentalne minimum mierzy się oczywiście wzdłuż zadanej trasy, a nie w kierunku dowolnie wykonanego przelotu. Jednakże w innym postanowieniu tego samego regulaminu było przecież wyraźnie sprecyzowane, że wynik zawodnika w konkurencji przelotu po wyznaczonej trasie stanowi odległość mierzoną właśnie wzdłuż trasy do punktu prostopadłego rzutu jego miejsca lądowania na tę trasę i do tego pomniejszona jeszcze o odległość miejsca lądowania od linii trasy. Tak więc oparcie decyzji kierownictwa zawodów o ścisłe wąskie zrozumienie jednego postanowienia regulaminu, bez wzięcia pod uwagę drugiego, łączącego się z nim nierozerwalnie, budziło oczywiście wątpliwości, które musiały wywołać sprzeciwy.

I wywołały. Nie będę przytaczał ich szczegółów, chociaż wyznam, że powstrzymuje mnie przed tym tylko dodatkowa ilość kart papieru, które musiałbym w tym celu zapisać. Bo prawdę mówiąc, to dyskusje dwudniowych obrad międzynarodowego jury, które mozolnie, ponad rzeczywistą potrzebę, szukało jedynej słusznej interpretacji regulaminu w tym względzie, były chwilami wręcz pasjonujące. Jak twierdzili dowcipni, były to dwa dni „konkurencji kierowników ekip", wcale nie mniej ciekawej, jak konkurencje rozgrywane przez zawodników. I chociaż, co było bardzo dziwne, ośmioro uczestników obrad jury opowiadało się za takim czytaniem regulaminu, jakie wyraźnie wypaczało sens i sportową ideę przelotu po wyznaczonej trasie, w końcowym głosowaniu jednak anulowano ostatecznie początkową decyzję w sprawie zaliczenia tej konkurencji dla klasy otwartej.

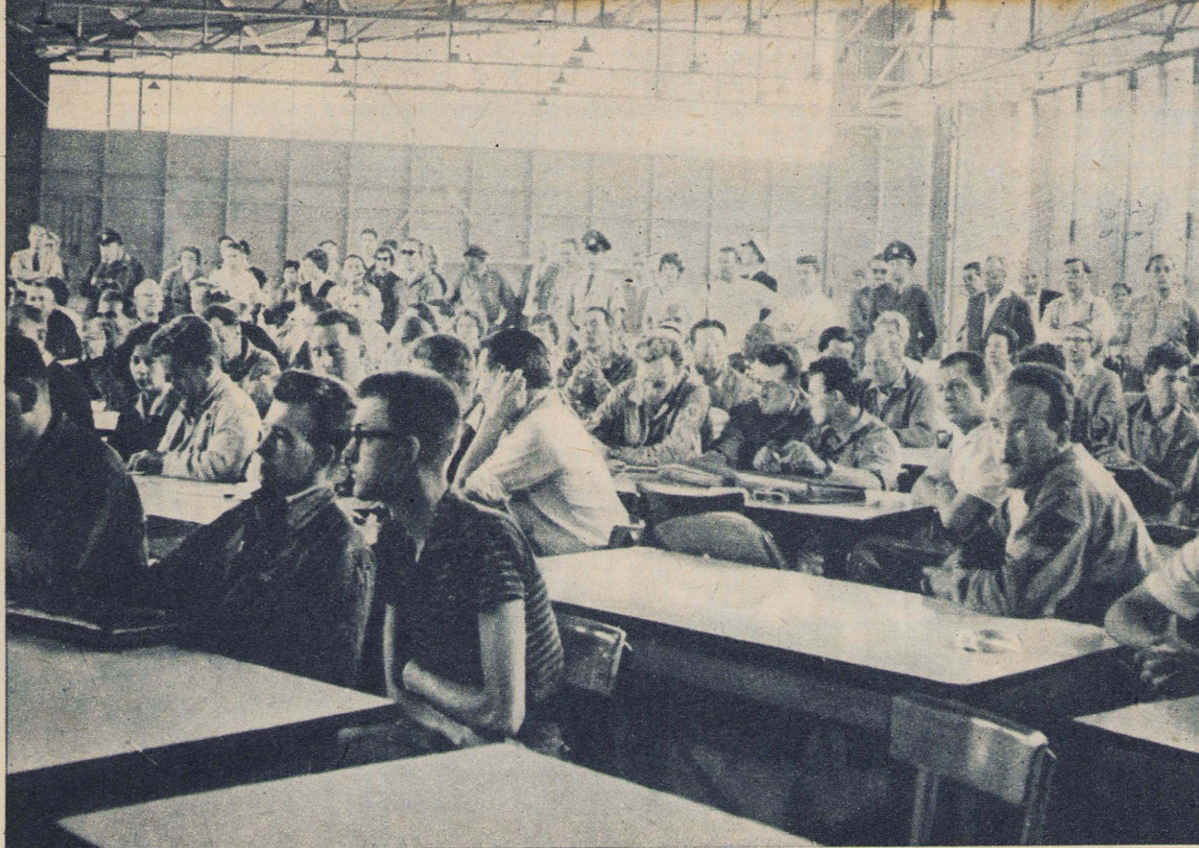
Na tym można by zakończyć historię niefortunnego dnia 11 czerwca, lecz dla kronikarskiej ścisłości wypada jeszcze dodać, że pechowość tego dnia miała także inne przejawy, które dotknęły ekipę niemiecką i naszą. Mianowicie Hasse, lądując przygodnie w czasie owej niezaliczonej konkurencji, uszkodził dość poważnie swojego „Phönix'a". Dzięki dwu dniom nielotnym zdążył jednak dokonać naprawy i 14 czerwca wystartował do kolejnej konkurencji na szybowcu pełnosprawnym. Nam zaś w ową sławetną sobotę — 11. VI. — rozchorowało się dwóch członków ekipy: radiota Zenek Korsak dostał zapalenia miedniczek nerkowych i powędrował na 4 dni do szpitala, a nawigatora jednej z grup naziemnych Jurka Adamka zmogła ostra angina i też przeleżał grzecznie trzy dni w łóżeczku. Na szczęście obecność naszych uczestników kongresu OSTIV pozwoliła nam załatać powstałe luki w ekipie i 14 czerwca poszło znów „na całego".

Pogoda dopisała nadzwyczajnie. Organizatorzy wyznaczyli docelówkę prędkościową do Oerlinghausen, to jest na trasie długości 161,9 km. Z wyjątkiem dwóch zawodników z klasy otwartej i dwóch z klasy standard wszyscy piloci osiągnęli metę. Fantastyczny sukces odnieśli znów nasi. Wszyscy trzej przylecieli na lotnisko docelowe razem, uzyskując trzy najlepsze prędkości dnia. Bohaterami przelotu byli Adam Witek i jego „Foka". Do późnego wieczora nie mówiło się na lotnisku w Kolonii o niczym innym jak tylko o tym, że pilot klasy standard pobił wszystkich partnerów obu klas. Adam miał bowiem prędkość 128,7 km/h, Edek Makula — 126,4 km/h, a Jurek Popiel — 125,9 km/h. Po nich najlepszy w klasie otwartej był Amerykanin Schreder z prędkością 114,5 km/h, a w klasie standard Niemiec Huth, który uzyskał wynik 111,6 km/h. Nasza radość była równa podziwowi innych. Miejscowa gazeta „Bild" przyniosła nazajutrz pełen pochwał dla Polaków reportaż z konkurencji, opatrzony ogromnym tytułem: „POLENS SEGELFLIEGER FERNGELENKT - BEI WELTMEISTERSCHAFT NICHT ZU SCHLAGEN" — co się tłumaczy: **„Polscy szybownicy zdalnie sterowani — na mistrzostwach świata nie do pokonania".**

Rzeczywiście — i ja i resztą kolegów z ekipy i zdaje się wszyscy, którzy czytali ówczesne notatki prasowe w kraju — zaczynaliśmy wierzyć, że nasi zawodnicy są tym razem naprawdę nie do pokonania. No bo jakże myśleć inaczej, gdy cztery konkurencje mistrzostw pod rząd kończą z najlepszymi wynikami i gdy w klasyfikacji łącznej po tych czterech konkurencjach mają znaczną przewagę nad swymi najgroźniejszymi rywalami. Wyglądało to wtedy następująco: w otwartej pierwszy Makula — 4 000,0 pkt, drugi Popiel — 3 956,9 pkt, trzeci Haase (NRF) — 3 629,5 pkt; w standard pierwszy Witek — 3 956,9 pkt, drugi Fritz (Austria) — 3 747,1 pkt, trzeci Huth (NRF) — 3 654,0 pkt.



Uroczystość zakończenia mistrzostw. Widoczna trybuna zaproszonych gości i podium, na którym za chwilę staną zwycięzcy. Foto: T. Rejniak



Zawodnicy w czasie „briefingu". W głębi siedzą: Dankowski, Witek, Makula i prezes Antosiewicz. Foto: T. Rejniak

Niestety, jak to często w sporcie bywa, a w sporcie szybowcowym zwłaszcza, złośliwy przypadek jest niejednokrotnie znacznie groźniejszy od najgroźniejszych konkurentów.

CZARNY DZIEŃ

DNIA 15 czerwca nad Kolonią i okolicą wspaniałe cumulusy. Wyznaczony na „briefingu" przelot po trasie trójkąta 300 km nikogo nie dziwi. Meteorolog mistrzostw zapowiada cuda: warunki termiczne poprawiają się z godziny na godzinę, a na trasie będą jeszcze lepsze. Pada pytanie jednego z zawodników: „Czy nie zachodzi obawa tworzenia się burz w ciągu dnia?" — Meteorolog (dr Kant!) odpowiada: „Nie ma żadnych obaw. Burz dzisiaj nie będzie".

Cóż więc w takiej sytuacji robią zawodnicy? A no proste: ci, którzy nie mają prędkościowych aspiracji, lub dla których samo oblecenie długiej trasy trójkąta jest dostatecznie dużym problemem, ci oczywiście odchodzą znad lotniska bezpośrednio po otwarciu startu. Ci zaś z czołówki, którym nie wolno zapominać, że w tej konkurencji o wyniku stanowi prędkość przelotu, ci rzecz jasna wysoko pod chmurami wyczekują w rejonie lotniska na dogodniejszą porę zameldowania się nad taśmą startu, na spodziewane mocniejsze wznoszenia. Jest ich wielu. Tylko nieliczni poszli na trasę od razu. Znakomita większość krąży uparcie, pilnuje się nawzajem i czeka. Coraz któryś zamacha skrzydłami, znurkuje na linię startu i w ostrym sprinterskim locie odskakuje w drogę. Odchodzą w pewnej chwili także i trzej nasi, jak się wydaje w najstosowniejszym momencie, bo niebo w kierunku trasy usiane jest cumulusami. Mamy ich długi czas w zasięgu łączności radiowej i cieszymy się, bo pierwszy bok trójkąta robią z dobrą prędkością. Ale potem, po zameldowaniu się na punkcie zwrotnym trasy, zaczynają przeżywać ciężkie chwile: dalszą drogę zagrodziła potężna, szeroko rozlana burza. Termika wygaszona, wznoszenia ani na lekarstwo, a wysokość lotu maleje, maleje, aż wreszcie zrywa się słyszalność radiową.

Siedzimy zgnębieni w naszym namiocie na lotnisku i zaciskamy bezsilnie kciuki — może im się uda, może jakoś wyjdą z opresji... Lecz płonne nadzieje. Megafony już zaczynają swą żałobną pieśń: Wettbewerbsnummer zwölf ist aussen gelandet... numer konkursowy dwanaście wylądował na trasie..." Meldunki mnożą się zastraszająco szybko, z głośników padają coraz nowe numery i wreszcie słyszymy też nasze: 14, 15 i 58 wylądowały na trasie... Jednocześnie jak na urągowisko, nadchodzi inna wiadomość, że pierwsi zawodnicy osiągnęli drugi punkt zwrotny trójkąta.

Teraz już wszystko jasne. Ci co odeszli wcześniej znad lotniska zdążyli jeszcze uciec przed burzą. Oblecą cały trójkąt i zmiażdżą punktami tych, których odcięto za pierwszym wierzchołkiem. Powstaną przesunięcia klasyfikacyjne, które będą nie do odrobienia...

Wierzaj mi Czytelniku — te godziny naszego udziału w mistrzostwach świata nie należały do najmilszych. Nie pomogła nawet wyciągnięta wieczorem z walizki butelczyna dobrego, polskiego miodu pitnego. Miny były ponure, nastrój stypowy. I najgorsze, że nie można było nawet mieć do kogokolwiek pretensji. Do nikogo, z wyjątkiem chyba jednego jedynego... doktora Kanta.

FINAŁ JEST RADOSNY

NIE wiem jak bylibyśmy znieśli dzień następny, gdyby nie było konkurencji. Na szczęście... Zaraz, nie tak znów od razu na szczęście, bo rano 16 czerwca wyglądało zupełnie beznadziejnie. Niebo zasnute było cirrusem, a na „briefingu" ogłoszono, że „życzeniem organizatora jest rozegrać przelot po trasie trójkąta 200 km nie wiadomo jednak czy to się uda". Zapowiedziano na godzinę 10,30 ponowny „briefing", na którym miała zapaść ostateczna decyzja czy w ogóle przedsięweźmie się próbę konkurencji. Wprawdzie do 10.30 wygląd nieba niewiele się poprawił, jednakże zadanie dnia utrzymano w mocy i wkrótce po drugiej odprawie zawodników otwarto start. Okazało się, że w powietrzu słabo, ale coś tam jednak trochę nosi.

Tym razem nikt nie zwlekał z odejściem od lotniska. Edek z Jurkiem poszli jedni z pierwszych, niedaleko za nimi Adam. Na trasie było ciężko i przy naszej lotniskowej radiostacji przeżywaliśmy niesłychane wzruszenia, słysząc jak oba „Zefiry" pięknie się wspomagają. Wprawdzie krok po kroku, ale skutecznie pokonywały odległość wyprzedzając zdecydowanie pozostałych. Adam został gdzieś w tyle na pierwszym boku trójkąta, a Edek z Jurkiem, jako jedyni na razie, osiągnęli I punkt zwrotny trasy i zanim ktokolwiek inny zdołał się na tym punkcie po nich zameldować, oni mieli za sobą już drugi wierzchołek trójkąta. Dążyli zupełnie samotnie do niedalekiej już mety i kiedy się wydawało, że mają ją niemal w zasięgu lotu ślizgowego, kiedy megafony podały, iż radar wypatrzył pierwsze dwa szybowce w pobliżu lotniska, oni musieli skapitulować. Zagrodziła im drogę zupełna dziura w termice i po rozpaczliwych, a bezowocnych poszukiwaniach ratunku wylądowali obaj o niecałe 30 km przed metą.

O Witku tymczasem nic nie było wiadomo. Z pewnym opóźnieniem podano wiadomość, że osiągnął punkt pierwszy, w długi czas potem, że zameldował się na drugim punkcie zwrotnym, toteż gdy wkrótce po tych meldunkach najnieoczekiwaniej w świecie jako pierwszy śmignął nad linią mety, na lotnisku zawrzało. Takiego aplauzu, takich braw dla naszego zawodnika nie słyszeliśmy dotąd. Dzień był „świąteczny — Boże Ciało, w związku z tym na lotnisku mnóstwo widzów i dosłownie tłumy prowadziły naszą „Fokę" po wylądowaniu do jej miejsca postoju. Ale też trzeba powiedzieć, że brawa dla Adama były jak najbardziej zasłużone. Wykonał przelot w rewelacyjnym jak na warunki tego dnia czasie, czego miarą zresztą fakt, że Huth — następny, który po Witku osiągnął również lotnisko, zużył na swój lot grubo ponad dwie godziny więcej od zwycięzcy konkurencji. Jako trzeci i ostatni doleciał jeszcze później do mety Brazylijczyk Munch, również z klasy standard. Był to więc znowu niebywały sukces nie tylko naszego zawodnika, lecz w ogóle klasy standard, gdyż z otwartej nie dotarł do lotniska wyjściowego nikt.

Niestety, to naprawdę wspaniałe zwycięstwo Adama nie zdołało mu już przywrócić czołowej lokaty w ogólnej klasyfikacji zawodów i musiał się zadowolić przesunięciem z miejsca piątego tylko na trzecie. Podobnie Edek z Jurkiem, którzy po tej konkurencji podskoczyli znów na miejsca drugie i trzecie, przy czym od pierwszego dzieliło Edka zaledwie 23 punkty.

To był właściwie koniec mistrzostw. Ostatni dzień ich trwania — 17 czerwca stanowił już tylko formalność. Pogoda była właściwie nielotna i chociaż organizator wyznaczył jako zadanie dnia dwukrotny przelot trójkąta 100, to jednak nikt nie zdołał na dłużej zaczepić się nad lotniskiem. Osobiście śmiem twierdzić, że właśnie tego jednego z dobrymi warunkami termicznymi, dnia lotnego zabrakło, żeby Makula i Popiel na pewno odzyskali swoje należne im pierwsze i drugie miejsce, a Witek co najmniej drugie. Nie tylko w mojej opinii byli oni zdecydowanie najlepszymi zawodnikami mistrzostw. Wyraźnie zresztą dowiedli tego w pięciu na sześć rozegranych konkurencji.

Proszę oczywiście nie traktować tych uwag jako chęci pocieszania się w doznanym zawodzie. Nie ma mowy o żadnym zawodzie i nie ma najmniejszej potrzeby pocieszania. Sukces, jaki odniosła polska ekipa w VIII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii, nie ma przecież precedensu w całej historii dotychczasowych mistrzostw. Tego jeszcze ani razu nie było, żeby **z trzech** reprezentujących jakiś kraj pilotów — trzech w konsekwencji stało na podium zwycięzców. To było naprawdę piękne i wzruszające osiągnięcie naszych zawodników. Proszę mi wierzyć, że gdy w dniu oficjalnych uroczystości zakończenia mistrzostw odegrano hymny argentyński, niemiecki i brazylijski, a wśród nich trzy razy zabrzmiał Mazurek Dąbrowskiego, to jakoś tak dziwnie trudno było przełknąć ślinę — coś dławiło w gardle...

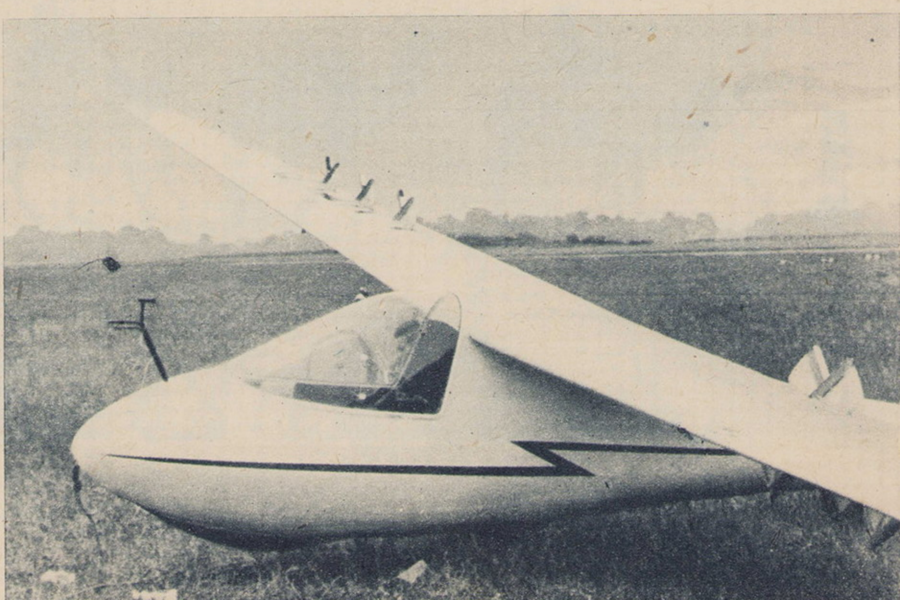
Może się komuś wydać, że trochę przeceniam sukces naszej ekipy w Kolonii. Jestem jednak najzupełniej pewien, że wielu na moim miejscu szacowałoby go podobnie, gdyby wraz z nami miało możność przeżycia tych trzech tygodni na mistrzostwach. Jeśli przez cały ten czas słyszeliśmy wokół słowa uznania i podziwu pod naszym adresem, jeśli podziw budziły nie tylko wyniki pilotów lecz w równym stopniu nasze szybowce i pozostały sprzęt, jeśli dwukrotnie mówiono nam wręcz, że imponujemy wyposażeniem i sprawnością działania całej ekipy, to trudno w końcu nie żywić z tego powodu dużego, szczerego zadowolenia.

Jakkolwiek zapisałem mnóstwo papieru moimi relacjami z mistrzostw, to jednak opowiedziałem o nich w sumie bardzo pobieżnie i wiele jeszcze pozostało doznań i wrażeń, które radbym przekazać sympatykom naszego sportu szybowcowego. Obiecuję to zrobić przy okazji, jeśli tylko „Skrzydlata" użyczy na ten cel znowu kiedyś miejsca. Na razie ciśnie mi się pod ołówek sławne westchnienie popularnego swego czasu sprawozdawcy radiowego: „Szkoda, że państwo tego nie widzieli"

Naprawdę było na co popatrzeć.

KONIEC

Włoski szybowiec klasy standard M-100-S. Oryginalna konstrukcja hamulców aerodynamicznych. Foto: L. Pituch



Nowe FILMY lotnicze

NA NASZYCH EKRANACH



„Pilot Ben": Davy pilotuje samolot z rannym ojcem.

ONI OCALILI LONDYN

Z zapowiedzianych na ten rok trzech filmów lotniczych — dwa ostatnie wchodzą na ekran. Pierwszy z nich to film pt. „Oni ocalili Londyn" produkcji angielskiej, poświęcony bohaterom polskiego ruchu oporu, którzy w okresie minionej wojny wykradli Niemcom tajemnicę „tajnej broni Hitlera", mającej zrównać z ziemią stolicę imperium. Bronią tą były pociski „V-1", a następnie „V-2", mniej celne, ale znacznie groźniejsze.

Film „Oni ocalili Londyn" opowiada o wykradzeniu pocisku „V-1" i jest hołdem oddanym żołnierzom polskiej armii podziemnej, którzy zgodnie z treścią oficjalnych wypowiedzi, a m. in. przemówieniem premiera Churchilla, wygłoszonym w parlamencie w dn. 6.VII.1944 r., uratowali Londyn i przyspieszyli zwycięstwo sprzymierzonych. Film został zrealizowany przez brytyjską wytwórnię, w brytyjskim atelier i na terenach brytyjskich i jest połączeniem filmu dokumentalnego z filmem fabularnym.

Być może, że polskiego widza, który z napięciem będzie śledził akcję filmu — rozgrywającą się na terenie Polski, W. Brytanii i Niemiec — mogą chwilami dziwić nieco egzotycznie przedstawione postacie polskich konspiratorów. Ale należy przypuszczać, że gdyby w podobnym filmie Polacy grali rolę Anglików, nie wypadłoby to lepiej.

Film „Oni ocalili Londyn" został opracowany na podstawie książki Bernarda Newmana pt. „Battle of V-1", według scenariusza napisanego przez Jacka Hanleya i Eryka Wlodka. Reżyserował Veron Sewell.

Wśród grających nie ma ani jednego Polaka. Najsilniejsze sceny, to rozbrajanie wykradzionej Niemcom „bomby latającej" i przylot oraz odlot „Dakoty", która przybywa do Polski z dalekich baz włoskich, aby zabrać do Anglii ten cenny ładunek. Ta scena na długo zostanie w pamięci polskich widzów. Twórcom filmu należy wyrazić słowa uznania i wdzięczności. Niewiele wytwórni w świecie zdobyło się na to, aby zrealizować film będący hołdem oddanym żołnierzom obcej narodowości, którzy w minionym okresie byli ich sprzymierzeńcami.

*) Obszerną relację zamieściliśmy w jednym z poprzednich numerów „Skrzydlatej Polski".

PILOT BEN

FILM produkcji radzieckiej opracowany według powieści „Ostatni cal" Jamesa Aldridge'a przez Leonida Biełokurowa. Reżyseria: Teodor Wulfowicz i Nikita Kurichin. Zdjęcia: S. Rubaszkin. Zdjęcia podwodne: A. Popow. Muzyka: M. Wajnberg. W rolach głównych: Mikołaj Krjukow i Sława Muratow. Produkcja: Lenfilm, 1959 r.

„Pilot Ben" to bezwzględnie jeden z najlepszych filmów psychologiczno-lotniczych, jakie mamy możność oglądać na naszych ekranach. Jest to film wielkiej przygody rozgrywającej się w powietrzu, na ziemi i pod wodą. Tłem jest afrykańska głusza, bezkresne pustynie i pełne uroku podzwrotnikowe zatoki. Bohaterami filmu są pilot Ben Ansley i jego mały syn Davy. Pierwszy z nich, zmęczony trudnościami życia i ciężką walką o egzystencję, a drugi — z racji wieku — pełen entuzjazmu i wiary w lepszą przyszłość. Pilot Ben jest latającym poszukiwaczem ropy naftowej i aby żyć, musi ustawicznie hazardować swym życiem. Dołącza się do tego lęk o jedynego syna, który poza nim nie ma żadnej bliższej istoty na świecie. Pragnie odesłać go do Stanów, ale mały Davy nie chce opuścić ojca, jak gdyby przeczuwając, że już w niedługim czasie będzie mu potrzebny. Moment ten nadchodzi, kiedy Ben Ansley leci do odludnej zatoki, aby tam wykonać podwodne zdjęcia dla telewizji. Podczas nurkowania w głębinach zostaje napadnięty przez rekiny. Jest ranny, lecz broni się rozpaczliwie myśląc o swoim synu, którego nie chce pozostawić samego na świecie. Mały Davy widząc ginącego ojca bez chwili wahania rzuca się na ratunek i nadludzkim wysiłkiem wydziera go z objęć śmierci.

Ale to jeszcze nie koniec, bo ciężko ranny Ben Ansley, którego tylko szybka pomoc lekarza może uratować, nie jest w stanie prowadzić samolotu.

Za sterami maszyny siada jego mały syn Davy i startuje z dzikiej plaży do lotu powrotnego, po raz drugi ratując życie swego ojca.

Film ten powinna zobaczyć nie tylko młodzież, ale i ludzie starsi. Nawet i tak zgorzkniali, jak pilot Ben Ansley, bohater tego filmu.

WŁADYSŁAW LENY-KISIELEWSKI

Zdjęcie z filmu „Pilot Ben".





Nigdy więcej!



GDY o 6.45 dnia 6-go sierpnia 1945 r. ogłoszono alarm lotniczy, dr. Sazaki był właśnie w drodze do szpitala Czerwonego Krzyża. To nie było nic groźnego: równy, ale cichy warkot zwiastował obecność jednego tylko lub kilku „B-san" — panów „B", jak zwykli byli Japończycy wówczas zwać bombowce B-29.

O 7.30 nastąpiło odwołanie. W 45 minut później — dr. Sazaki przechodził właśnie korytarzem do laboratorium — wszystko wokół zostało rozjaśnione oślepiającym, niesamowitym błyskiem; potężny wstrząs obalił lekarza. Gdy się ocknął, leżał pośród połamanych sprzętów, na wpół przysypany tynkiem ze ścian i sufitu. Oszołomiony, poszukał machinalnie swych okularów — nie było ich. Macając rękami po ścianach wszedł do zrujnowanego laboratorium, potem wrócił do sali szpitalnej; laborant do którego poprzednio szedł, był martwy, tak samo chory, od którego przed chwilą pobrał próbkę krwi, jak wszyscy, których napotkał...

★

O godzinie 1.45 tego samego dnia ciężko obładowana „Enola Gay" oderwała się od ziemi po długim rozbiegu. W jednominutowych odstępach wystartowały i dwa inne B-29, wiozące wojskowych i cywilnych obserwatorów, wyposażone w liczne aparaty pomiarowe, naszpikowane aparatami fotograficznymi. O 7.15 eskadra minęła wracający znad celu samolot meteorologiczny: jego raport brzmiał pomyślnie: „zachmurzenie 2/10 do wysokości 15 tys. stóp". To ostatecznie przesądziło los miasta.

Zastępca zbrojmistrza ppor. Jeppson przygotował bombę do zrzutu, założył zapalnik. O 8.11 bombowiec lecąc na wysokości 9.700 m wszedł z prędkością 530 km/h na kurs bojowy. O godz. 8.15 bombardier mjr. Ferebee zrzucił bombę. Samolot przeszedł w lot ślizgowy, by prędzej wydostać się ze strefy zagrożonej.

W 50 sekund później rozbłysła nad miastem ognista kula, a potem wielka biała chmura zasnuła cały teren, szybko wznosząc się ku górze, przybierając kształt kolumny, a później grzyba, sięgającego 15 tys. m. Widok ten prześladował ich jeszcze w odległości 600 km.

★

Zadanie zrzucenia pierwszych bomb atomowych powierzono specjalnie utworzonej jednostce lotniczej USA-509 Composite Group, składającej się z 393 dywizjonu bombowego, eskadry transportowej, dywizjonu obsługi naziemnej, szwadronu technicznego, kompanii Military Police oraz specjalnego szwadronu sprawującego bezpośrednią pieczę nad bombami. Dowódcą całości został płk. Tibbets, weteran kampanii afrykańskiej i włoskiej. Jego sztab i załogi dobierano spośród najlepszych jednostek Army Air Forces. Dywizjon bombowy szkolił się od grudnia 1944 r najpierw w Ameryce, później na Kubie, zaś w maju 1945 r. przeniesiony został na Mariany, do nowozbudowanej bazy na wyspie Tinian. O właściwym celu tego szkolenia wiedział tylko płk. Tibbets.

Z końcem czerwca zaczęły się nowe przygotowania — ćwiczono nawigację na przyszłej trasie, a pod koniec lipca dywizjon rozpoczął serię 20 lotów bojowych, których celem było zaznajomienie załóg z rejonami, w których leżały jego przyszłe cele: Hiroszima, Niigata, Kokura i Nagasaki, jak również przyzwyczajenie japońskiej obrony przeciwlotniczej do niewielkich grup bombowców, latających na dużym pułapie. Podczas tych nalotów zrzucano 4,5 tonowe bomby o właściwościach balistycznych zbliżonych do prawdziwej bomby atomowej. Z początkiem sierpnia 509 Composite Group była gotowa do działań.

Tymczasem dojrzewała ostateczna decyzja użycia tej strasznej broni. 16 lipca w Alamogorde w stanie Nowy Meksyk nastąpiła eksplozja próbnej bomby atomowej. Potwierdziła ona założenia teoretyczne: było to najpotężniejsze narzędzie zniszczenia w historii. Tak też ocenił ją 64 uczonych, jej współtwórców, którzy wystosowali do prezydenta Stanów Zjednoczonych petycję, by broń tę użyto dopiero po zademonstrowaniu jej przedstawicielom wszystkich Narodów Zjednoczonych i po konsultacji z nimi. Petycja pozostała bezskuteczną.

Wydarzenia polityczne piętrzyły się. Na konferencji w Poczdamie strona radziecka potwierdziła swe zobowiązania rozpoczęcia działań przeciwko Japonii w 3 miesiące po zakończeniu wojny w Europie. To zupełnie nie było w smak amerykańskim politykom, którzy przyzwyczaili się traktować zagadnienia dalekowschodnie jako domenę USA. „Byłbym zadowolony, gdyby Rosjanie postanowili nie przystępować do wojny" — oświadczył wówczas sekretarz stanu Byrnes.

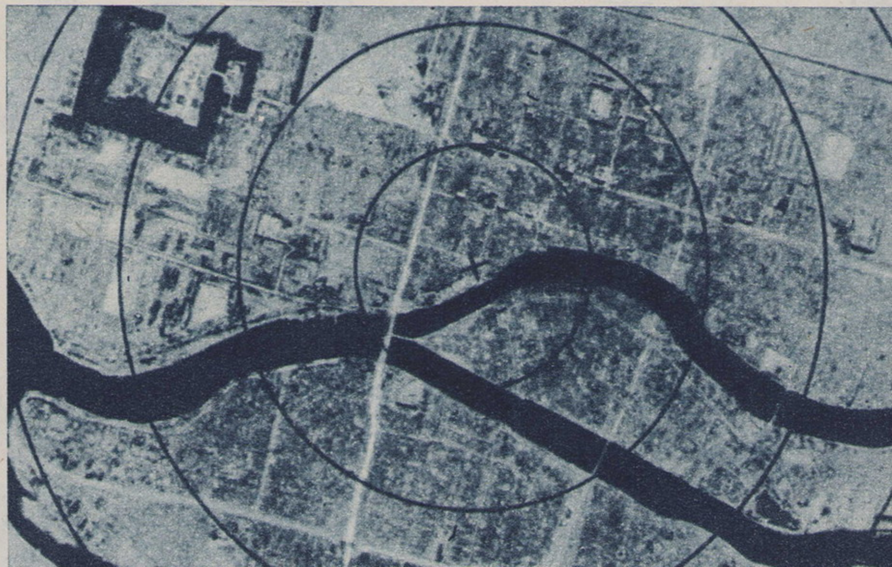
28 lipca japoński premier Suzuki oświadczył, że rząd zdecydował się nie odpowiadać na wezwanie do kapitulacji, wystosowane przez Konferencję Poczdamską. Amerykanie postanowili wówczas: 1. użyć bomby atomowej tak prędko, jak tylko będzie możliwe, 2. celem dla niej miał zostać obiekt wojskowo-cywilny, 3. nalot miano przeprowadzić bez ostrzeżenia (mimo, że poprzednio stosowano już taktykę zawiadamiania ulotkami mieszkańców miast japońskich o mających nastąpić atakach).

Odpowiedzialność za ten rozkaz wziął na siebie odważnie Harry Truman. Oświadczył on: „Ostateczna decyzja została powzięta przez Prezydenta, po rozważeniu wszystkich aspektów sytuacji". W ten spo-

DOKOŃCZENIE NA STR. 12

Zdjęcia lotnicze Hiroszimy: przed zrzuceniem bomby atomowej (z lewej) i po ataku atomowym (z prawej). Koncentryczne kręgi i krzyżyk wskazują punkt wybuchu bomby. Zdjęcia po raz pierwszy publikowane w prasie polskiej.

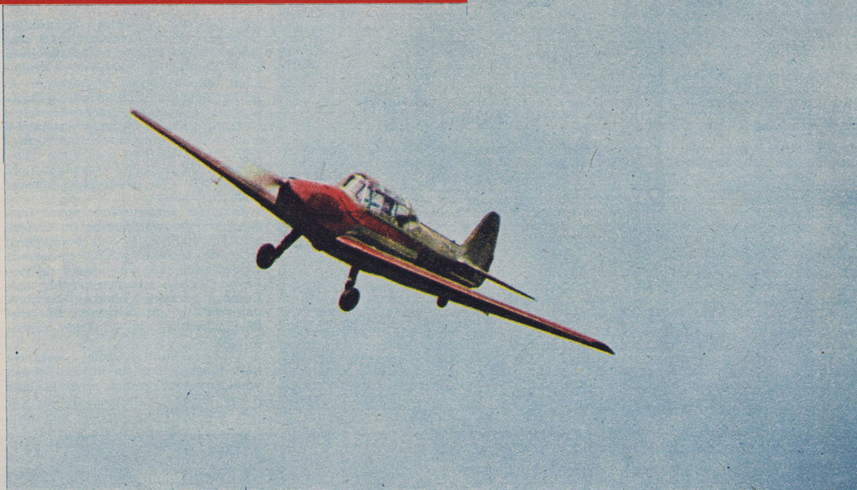




Akrobacja na nowej drodze?

NIE jest dziełem przypadku, że pierwsze Mistrzostwa Akrobacji Samolotowej zostały w Polsce rozegrane właśnie w 1960 roku. Wydarzenie to zbiega się bowiem z I Mistrzostwami Świata w Akrobacji Samolotowej, organizowanymi w Bratysławie przez Aeroklub Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej (28.8—4.9.1960).

Od szeregu lat dużym zainteresowaniem wśród pilotów samolotowych cieszyły się doroczne międzynarodowe zawody akrobacji o Puchar Lockheed'a, rozgrywane w Coventry — najpoważniejsza na świecie impreza tego rodzaju. Dysponujący doskonałym sprzętem Czechosłowacy odnieśli w nich dwukrotnie olbrzymi sukces, pokonując na Zlinach (160 KM) wielu wybitnych zawodników, startujących na bezkonkurencyjnym do dziś dnia w akrobacji samolocie Bücker „Jungmeister". Nic też dziwnego, że czując się mocno w tej konkurencji zaproponowali na forum FAI ustanowienie mistrzostw świata w akrobacji, opracowali regulamin i wyrazili gotowość zorganizowania tej imprezy na swoim terenie w roku 1959. Decyzją FAI pierwsze mistrzostwa zostały przesunięte na rok bieżący.



Co kilka minut zmiana zawodnika w strefie; czas jest ściśle wyliczony.

Na tle osiągnięć naszych południowych sąsiadów sytuacja pod względem akrobacji przedstawiała się w Polsce tragicznie. Kompletny brak zainteresowania ze strony władz, brak odpowiedniego sprzętu, w wyniku czego zaledwie kilku pilotów reprezentowało wysoki poziom pilotażu, stanowiąc żelazną podporę wszelkich pokazów lotniczych. Widok samolotu kręcącego akrobację był w aeroklubach rzadkością: od czasu do czasu ktoś „odbębniał" wiązankę wymaganą dla uzyskania odpowiednich uprawnień wyszkoleniowych, raz czy dwa razy w roku „żelazna" trójka trenowała z okazji Święta Lotnictwa i... znów na wiele miesięcy milkł nad lotniskiem wysoki charakterystyczny ton silników.

Jednym ze sposobów, które miały przyczynić się do likwidacji wieloletnich zaniedbań w dziedzinie akrobacji i do ożywienia tej pięknej, widowiskowej i tak bardzo „lotniczej" konkurencji było zapoczątkowane przed trzema laty wyłanianie mistrza Polski w akrobacji w ramach Samolotowych Mistrzostw Polski. Na podstawie wyników punktacji wiązanki obowiązkowej i dowolnej, stanowiącej jedną z konkurencji Mistrzostw, tytuły w latach 1957, 1958 i 1959 zdobyli kolejno: Antoni Schabowski, Zbigniew Wróblewski i Stanisław Kasperek.

Kiedy pojawiła się okazja porównania poziomu naszej czołówki z poziomem światowym, jaki niewątpliwie reprezentowany będzie w Bratysławie, uznano, że dotychczasowy system typowania najlepszych jest niewystarczającym sprawdzianem umiejętności pilotów i nie daje pełnego obrazu ich możliwości. Pora było rozegrać odrębne mistrzostwa Polski w akrobacji z odpowiednio szerszym programem i z większą liczbą konkurencji. Tegoroczne, pierwsze mistrzostwa miały jednocześnie stanowić eliminację do I Mistrzostw Świata w Akrobacji Samolotowej i z tego względu regulamin ich oparto dość ściśle na regulaminie, jaki będzie obowiązywał w Czechosłowacji; dla przyszłych reprezentantów była to więc jakby generalna próba mistrzostw świata, która umożliwiła zarówno poznanie nakazanych wiązanek jak i sposobu przeprowadzenia zawodów.

Mistrzostwa zostały rozegrane w dwóch etapach: eliminacje i finały. W eliminacjach każdy z zawodników obowiązany był wykonać dwie wiązanki nakazane i jedną dowolną. Pięciu zawodników, którzy zajęli czołowe miejsca w eliminacjach kwalifikowało się do finału, gdzie każdy z nich wykonywał jedną wiązankę nakazaną i jedną dowolną, przy czym nakazana wiązanka finałowa była odmienna od eliminacyjnych. Regulamin różnił się więc w tym punkcie od regulaminu mistrzostw świata, który przewiduje, obok wiązanki dowolnej, powtórzenie w finale obu wiązanek eliminacyjnych.

A oto układy wiązanek eliminacyjnych, obowiązujące również w mistrzostwach świata:

I. 1. Półtorej beczki szybkiej w lewo;
2. $2\frac{1}{2}$ zwitki korkociągu plecowego w prawo;
3. $\frac{3}{4}$ pętli odwróconej;
4. Zawrót sterowany w lewo;
5. Wywrót szybki w prawo ze wznoszenia pod kątem minimum 45°;
6. Przewrót w lewo (kąt wznoszenia 90°);
7. Wywrót sterowany w prawo ze wznoszenia pod kątem min. 45°!
8. Półtorej beczki sterowanej w lewo;
9. Okrążenie (360°) w prawo na plecach.

W drugiej wiązance eliminacyjnej zmieniona jest jedynie figura 3, mianowicie zamiast 3/4 pętli odwróconej należy wykonać ślizg na ogon z lotu plecowego, zaś wszystkie pozostałe figury są te same, jedynie kierunek ich ma być przeciwny: figury wykonywane w pierwszej wiązance w lewo, w drugiej są wykonywane w prawo i odwrotnie.

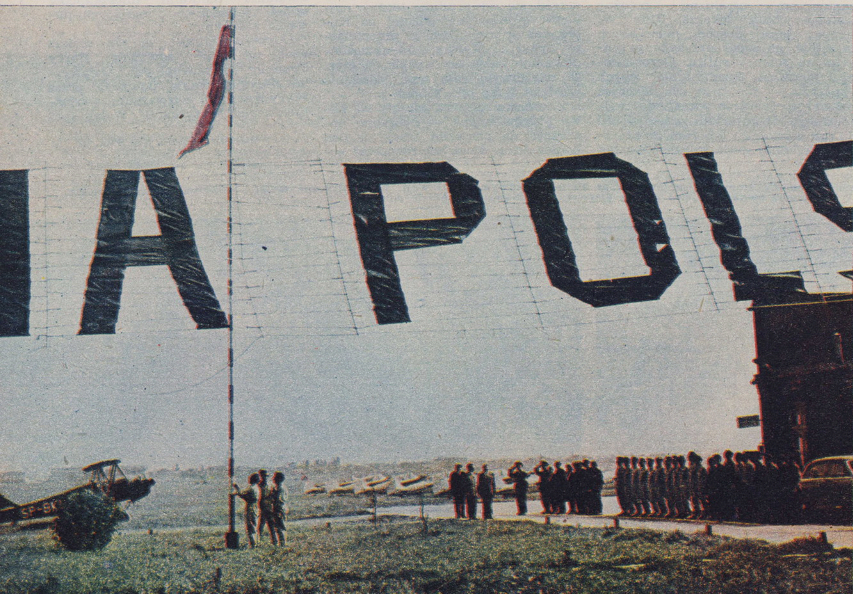
Nakazana wiązanka w mistrzostwach Polski była następująca:

1. $2\frac{1}{2}$ zwitki korkociągu ze zmianą kierunku obrotów po pierwszej zwitce;
2. $\frac{3}{4}$ pętli, zakończonej półbeczką po przejściu w lot nurkowy;
3. Zawrót sterowany w lewo;
4. Półpętla odwrócona w dół;
5. $1\frac{1}{2}$ beczki sterowanej w lewo;
6. Wywrót szybki w prawo ze wznoszenia pod kątem 45°;
7. Przewrót z wyprowadzeniem do lotu plecowego;
8. Półpętla odwrócona w górę;
9. $1\frac{1}{2}$ beczki sterowanej w lewo;
10. Okrążenie (360°) na plecach.

Każda z figur wiązanki nakazanej punktowana jest oddzielnie, ponadto zaś zawodnik otrzymuje premię punktową za wykonanie całego układu w czasie nie dłuższym niż 5 minut oraz za zachowanie miejsca w strefie. Łącznie maksymalna liczba punktów, jaką można uzyskać za każdą wiązankę nakazaną, wynosi 200.

Inaczej natomiast oceniana jest akrobacja dowolna. Główny nacisk

Flaga na maszt. I Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji otwarte.



jest tu położony na harmonię i elegancję latania i punktowaniu podlegają nie osobne figury, lecz takie elementy całej wiązanki, jak precyzja wykonania i różnorodność figur, stopień trudności i oryginalność. W sumie za wiązankę dowolną może pilot otrzymać do 400 punktów. Ponieważ zawodnicy nie są obowiązani do uprzedniego zapoznawania komisji sędziowskiej z opracowaną przez siebie wiązanką, możliwe jest improwizowanie w powietrzu, z jednym tylko celem: ukazania maksimum piękna akrobacji.

Zwycięzcą mistrzostw zostaje zawodnik, który uzyska w finale największą liczbę punktów łącznie za wiązankę nakazaną i dowolną.

*

Brak w szeregu aeroklubach samolotów Zlin-26 (na których zostały rozegrane mistrzostwa) oraz dłuższy okres niepogody, poprzedzający dzień rozpoczęcia imprezy uniemożliwiły wielu pilotom trening; w rezultacie ze zgłoszonych do udziału w mistrzostwach 23 zawodników na starcie na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu stanęło 15.

Otwarcia Mistrzostw dokonał w dniu 8 lipca 1960 roku Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, poczem zgodnie z programem przystąpiono do rozgrywania pierwszej konkurencji eliminacyjnej. We wszystkich konkurencjach ocenę wiązanek przeprowadzało pięciu sędziów, rozmieszczonych w różnych punktach lotniska. Kolejność startów poszczególnych zawodników ustalana była drogą losowania bezpośrednio przed każdą próbą tak, że sędziowie nie wiedzieli, kogo w danej chwili punktują.

Największą liczbę punktów w pierwszej nakazanej wiązance eliminacyjnej uzyskał Stefan Studencki, zaś w drugiej Stanisław Ackerman i obaj ci zawodnicy znajdowali się na czele klasyfikacji po pierwszym dniu mistrzostw. Program drugiego dnia przewidywał wykonanie w godzinach popołudniowych eliminacyjnej wiązanki dowolnej. Niestety, warunki meteorologiczne rano doskonałe, około godz. 16 zaczęły się zdecydowanie pogarszać. Gdy część zawodników zdołała już zadanie wykonać, spadł deszcz, który szczególnie dał się we znaki sędziom, bohatersko trwającym na swych porozrzucanych po lotnisku posterunkach, z dala od jakiejkolwiek osłony. Wkrótce podstawa chmur obniżyła się poniżej planowanej wysokości rozpoczęcia wiązanki konkurencję trzeba było przerwać.

Na dzień zakończenia mistrzostw, w niedzielę 10 lipca, program przewidywał rozegranie finału, tj. wiązanki nakazanej i dowolnej, przeplatanych pokazami lotniczymi w wykonaniu pilotów i skoczków Aeroklubu Warszawskiego. W pierwszej kolejności nastąpiło jednak zakończenie eliminacji przerwanych w dniu poprzednim. Pierwsze pięć miejsc w wiązance dowolnej zajęli: Stanisław Kasperek, Zbigniew Wróblewski, Stefan Studencki, Stanisław Ackerman i Adam Flis i ta właśnie piątka zawodników uzyskała największą sumę punktów w trzech konkurencjach eliminacyjnych, kwalifikując się tym samym do finału mistrzostw.

W nakazanej wiązance finałowej kolejność miejsc była następująca: Kasperek, Flis, Wróblewski, Ackerman i Studencki.

Najbardziej emocjonująca, tak dla pilotów jak i dla dość licznie zgromadzonej na zakończenie mistrzostw publiczności była wiązanka dowolna. Bezkonkurencyjny okazał się tu Stanisław Ackerman, którego czystość wykonywania figur i układ wiązanki spotkał się z bardzo wysoką oceną sędziów. Ackerman uzyskał tak dużą przewagę punktów w tej konkurencji, że zdecydowanie wysunął się przed pozostałych czterech finalistów, zdobywając tytuł: Mistrza Polski w Akrobacji Samolotowej.

Na zakończenie wszyscy uczestnicy mistrzostw spotkali się jeszcze na lampce wina, gdzie szczególnie dużo wzniesiono toastów za pomyślność naszego pierwszego po wojnie wystąpienia z akrobacją na arenie międzynarodowej — w I Mistrzostwach Świata w Akrobacji Samolotowej w Bratysławie.

Spośród piątki finalistów mistrzostw Polski wyłoniona zostanie 3-osobowa reprezentacja na mistrzostwa świata. Zawodnicy nasi przesiądą się tam ze słabych Zlinów-26 z silnikiem 105 KM na nowsze samoloty Zlin-226 z silnikiem o mocy 160 KM, znacznie lepiej przystosowanych do wykonywania pełnej akrobacji.

Trzymamy kciuki!

JANUSZ KRASICKI

W Y N I K I
I SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI W AKROBACJI

Eliminacje

1. **Stefan Studencki** (Zielona Góra) — 645,8 pkt; 2. **Stanisław Kasperek** (Świdnik) — 645,4 pkt; 3. **Zbigniew Wróblewski** (Katowice) — 636,6 pkt; 4. **Stanisław Ackerman** (Inowrocław) — 633,2 pkt; 5. **Adam Flis** (Bielko-Biała) — 595,4 pkt; 6. **Felicjan Kawala** (Krosno) — 583,2 pkt; 7. **Michał Wiland** (Gdańsk) — 575,8 pkt; 8. **Władysław Wójcicki** (Krosno) — 568,2 pkt; 9. **Seweryn Przybylski** (Łódź) — 507,6 pkt; 10. **Zdzisław Nasiełowski** (Radom) — 477,2 pkt; 11. **Jerzy Jędrzejewski** (Warszawa) — 474,7 pkt; 12. **Waldemar Kwiatkowski** (Warszawa) — 464,2 pkt; 13. **Feliks Działo** (Kielce) — 460,1 pkt; 14. **Zbigniew Kwiczala** (Warszawa) — 388,0 pkt; 15. **Edmund Mikołajczyk** (Gliwice) — 343,6 pkt.

Finał

1.	**STANISŁAW ACKERMAN** (Inowrocław)	520,0 pkt;
2.	**STANISŁAW KASPEREK** (Świdnik)	499,8 pkt;
3.	**STEFAN STUDENCKI** (Zielona Góra)	487,0 pkt;
4.	**ADAM FLIS** (Bielsko-Biała)	478,2 pkt;
5.	**ZBIGNIEW WRÓBLEWSKI** (Katowice)	475,4 pkt.

Za chwilę pokołują na start

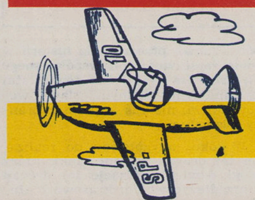




Adam Flis uznany został za najsympatyczniejszego zawodnika Mistrzostw
Zdjęcia: B. Koszewski (6)



Sędziowie podobno nieomylnie rozpoznawali Stefana Studenckiego po sposobie wykonywania beczek.



Z rąk Prezesa Aeroklubu PRL, Stefana Antosiewicza odbiera nagrodę Mistrz Polski w Akrobacji Samolotowej, Stanisław Ackerman; z lewej zdobywca II miejsca — Stanisław Kasperek, z prawej — Stefan Studencki (III miejsce).



„Morava"

NAD GOCŁAWIEM

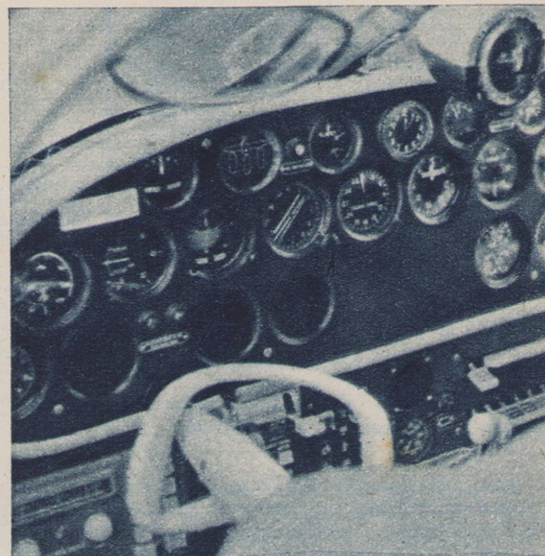
Przez dwa dni 14 i 15 lipca br. nad lotniskiem Gocław w Warszawie latał samolot o oryginalnej, nie spotykanej tu sylwetce. Była to czechosłowacka „Morava" L. 200 A, którą demonstrowało na Gocławiu przedsiębiorstwo handlu zagranicznego CSRS — „Omnipol". Ponieważ zainteresowanie tego typu samolotem wykazały niektóre instytucje w Polsce, „Omnipol" przysłał do nas jedną „Moravę", w celu zademonstrowania jej ewentualnym kontrahentom. I trzeba przyznać, że zainteresowanych znalazło się sporo. Największą uwagę zwrócili na „Moravę" przedstawiciele Ministerstwa Górnictwa, którzy mają zamiar zakupić tego typu samoloty dla potrzeb własnych. Być może, że tego typu maszyn zakupimy więcej.

Cóż można powiedzieć o demonstrowanej na Gocławiu „Moravie"? Jest to samolot dwusilnikowy, pasażerski, czteromiejscowy o dużej prędkości jeśli chodzi o porównanie go z innymi samolotami tej klasy. Jego prędkość podróżna na wysokości 2 500 metrów wynosi około 290 kilometrów na godzinę. A zatem jest on znacznie szybszy od używanych u nas dotychczas samolotów „Super-Aero", również produkcji czechosłowackiej. Przeznaczony jest przede wszystkim do szybkiego przewozu pracowników w celach służbowych, do komunikacji lotniczej między większymi magistralami powietrznymi, może mieć również zastosowanie przy badaniach geologicznych, przy zdjęciach fotogrametrycznych i transportowaniu chorych. Samolot posiada dobre wyposażenie nawigacyjne i dziesięcio-kanałową radiostację UKF (LUN 3521). Trójkołowe wciągane podwozie może być w okresie zimy zastąpione nartami.

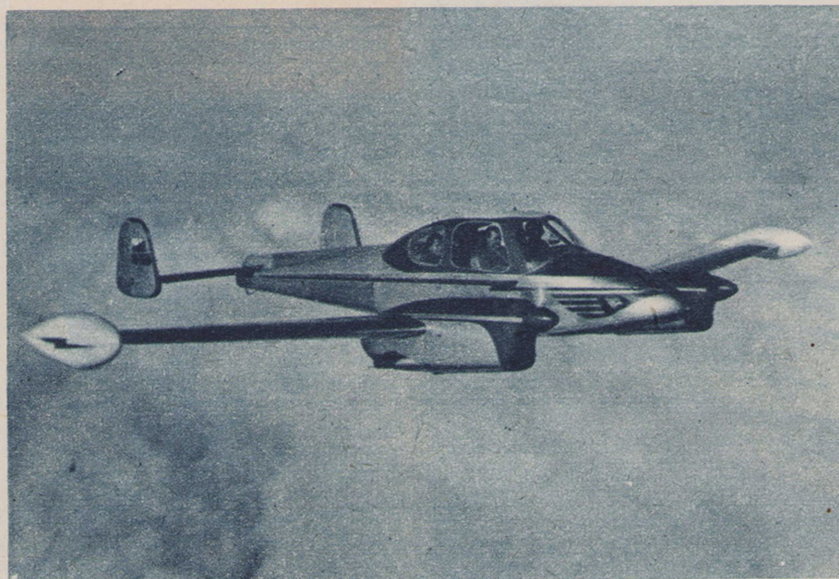
Zachęcająco wygląda również wnętrze kabiny samolotu. Wygodne fotele dla czterech pasażerów, dobra wentylacja i urządzenia ogrzewające komfortowej kabiny składają się na to, że samolot w sumie wygląda przyjemnie i estetycznie, co zresztą podkreślali wszyscy, którzy lecieli „Moravą".

O tym, że przedstawiciel „Omnipolu" p. Pavlicek i czechosłowacka załoga samolotu potrafili umiejętnie wydobyć wszystkie walory samolotu i zareklamować go dla ewentualnych nabywców, nie trzeba mówić. Nasz handel zagraniczny może w tym wypadku pozazdrościć zmysłu handlowego swoim czeskim kolegom.

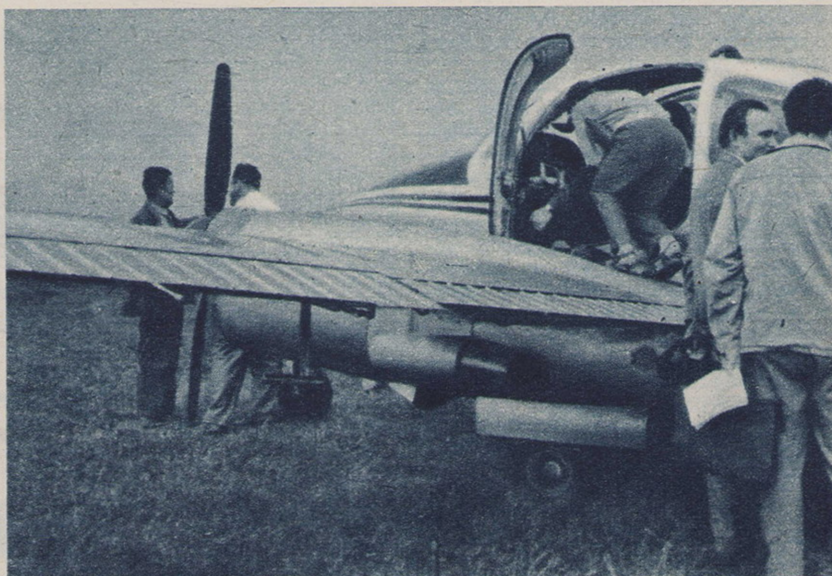
(r)



Tablica przyrządów pokładowych „Moravy".



„MORAVA" L 200A



„Morava" na Gocławiu.

Zdjęcia: Danuta Słyk (2)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

sób Truman przeszedł do historii w mało zaszczytnej roli współczesnego Herostratesa — tyle, że ten ostatni był młodym, żądnym sławy wojownikiem, nie zaś kupcem z branży bławatnej...

W toku przygotowań do realizacji tej decyzji zaszedł fakt, który mógł odwlec realizację tej decyzji i przedłużyć wojnę: krążownik „Indianopolis", który przewoził na Mariany cały posiadany wówczas przez USA ładunek materiałów rozszczepialnych, storpedowany został i zatopiony przez japoński okręt podwodny... w 48 godzin po wyładowaniu tego ładunku na Tinianie.

Jeszcze jedno mogło uratować Hiroszimę: na liście miast, wytypowanych jako cele ataków atomowych, znajdowała się ona początkowo na drugim miejscu, po Kioto. Miasto Kioto, będące japońskim centrum kultu religijnego, zostało jednak skreślone przez ministra wojny Stinsona. Na pierwsze miejsce wpisano Hiroszimę — ósme co do wielkości miasto Japonii, choć ludność jego w wyniku decentralizacji przemysłu i ewakuacji zmalała z 365 tys. do 245 tysięcy. Położone ono było na 6 wyspach w delcie rzeki Ota. Mimo że wielkie doki oraz port lotniczy położone były na skraju miasta, punkt celowania wyznaczono w środku gęsto zabudowanego śródmieścia. Na wyborze Hiroszimy zaważył również fakt, że w pobliżu niej nie było żadnego obozu jeńców wojennych.

*

„Sensei! Sensei!" — „doktorze! doktorze!" — zewsząd dobiegały wołania. Doktor Sazaki, ledwo widzący coś poprzez przypadkowo znalezione okulary natychmiast przystąpił do opatrywania rannych z najbliższych sal. Przy pomocy jednej, potem dwóch pielęgniarek chodził od pokoju do pokoju, naprędce bandażując rany i oparzenia. Mijały godziny. Opatrywał teraz ludzi cisnących się na schodach szpitala, przeszedł do hallu, pełnego jęczących, okaleczonych ludzi. Padał już ze zmęczenia, zaczynało brakować gazy i jodyny. Pracował jak automat, machinalnie przewiązując rany coraz to mniejszymi płatami bandaża. Po 10 godzinach takiej pracy cofnął się do wnętrza i nieprzytomny ze zmęczenia osunął się na ziemię w jakimś wolnym kącie. Ale już wkrótce obudziły go nowe natarczywe i gniewne wołania: „Sensei! Dr Sazaki wyszedł na dziedziniec szpitalny. Tłoczyło się tu więcej, niż 10 tysięcy ludzi. Zaczął omijać lżej rannych, udzielając pomocy tylko cięższ poszkodowanych. Tego dnia pracował przez 19 godzin z 1-godzinną przerwą...

*

Załoga „Enola Gay" nie opuszczała swych stanowisk przy oknach. „No! — rzucił Jeppson — Gdyby można było opublikować to, cośmy tu widzieli, dalibyśmy nam ze 100 tys. dolarów, co?". „Mój Boże" — powtarzał tylko nawigator Van Kirk. Reszta milczała. Major Ferebee patrzył nieruchomo w przestrzeń...

O 13.48 po 12 godzinach lotu samolot lądował. Do załogi podszedł szef sztabu lotnictwa gen. Spaatz i udekorował ją wysokimi odznaczeniami. Jak wspomina oficjalna amerykańska historia wojny powietrznej, uroczystość ta miała odwrócić ich myśli od tego, co przeżyli i widzieli...

*

Dr Sazaki otoczony przez dziesiątki tysięcy ofiar nie wiedział jeszcze, że jest jednym z 28 ocalałych lekarzy w Hiroszymie, że pozostałych 270 zostało zabitych, podobnie jak większość spośród 1780 pielęgniarek, że spośród 45 szpitali 42 zostały doszczętnie zniszczone lub zrujnowane (punkt wybuchu bomby wypadł dokładnie nad szpitalem Shima).

Z 50.160 budynków — 40.653 (81,1 proc.) uległo zniszczeniu 8.396 (16,7 proc.) zostało ciężko, a 1.111 (2,2 proc.) — lekko uszkodzonych. Zniszczone zostały wszystkie budynki, wzniesione w tradycyjnym japońskim stylu. Ich budowa była odporna na wstrząsy podziemne, ale po wybuchu pożarów płonęły całymi setkami.

Rejon zniszczeń rozciągał się w odległość 6—7 km od punktu zerowego, na przestrzeni 12 km kw.

*

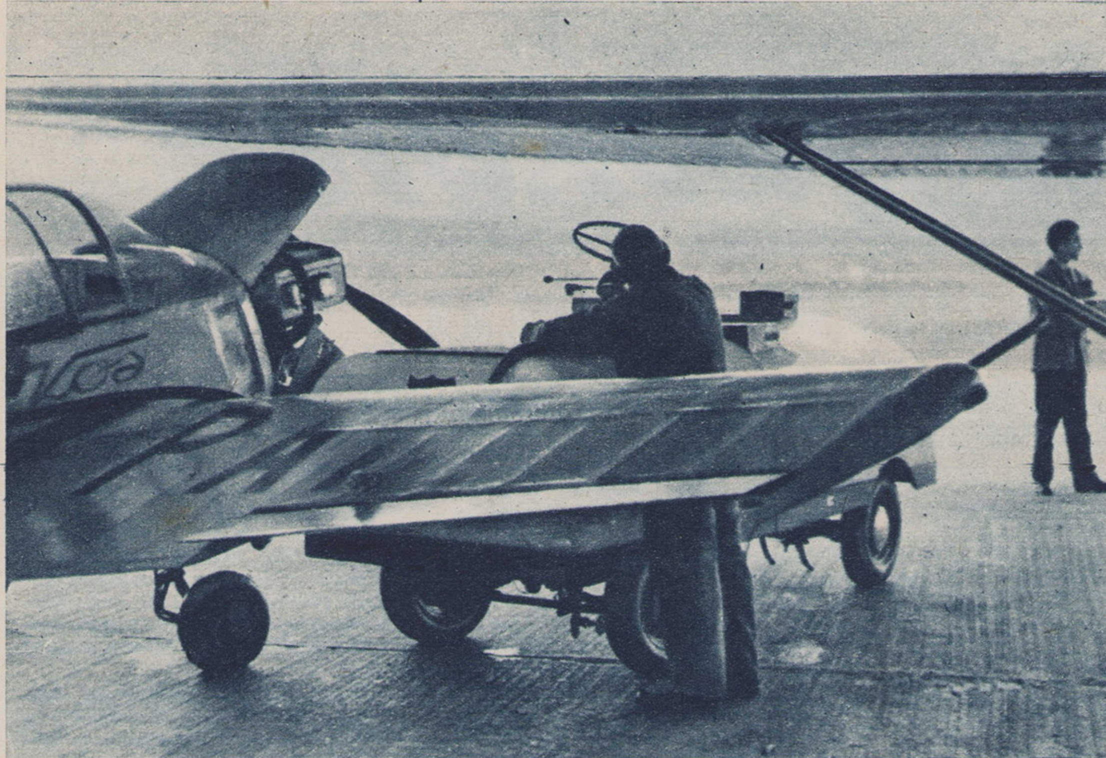
Liczba ofiar w Hiroszymie nie będzie nigdy dokładnie znana. Późniejsze dane wahają się od 78.150 zabitych, 13.983 zaginionych i 37.425 rannych, do 71.379 zabitych i zaginionych oraz 68.023 rannych. Nie dokładna liczba jest tutaj decydująca, a bezmierne morze ludzkiego cierpienia. Żadne sprawozdania nie są w stanie oddać wstrząsających wołań o ratunek tych, którym już nic pomóc nie mogło, nieludzkich jęków, wydawanych przez spalone strzępy mięsa, które kiedyś były ludzkimi istotami, ukazać poskręcanych w śmiertelnej męce ciał, opisać przenikający wszystko, potworny odór — nie martwych, ale na wpół spalonych żywych trupów, układanych rzędami pośród zmarłych; im już nic i nikt w świecie nie mógł pomóc.

Pod jednym względem ofiara Hiroszimy i Nagasaki nie poszła na marne: unaoczniła, jakim bezsensem mogłaby stać się następna wojna, prowadzona przy pomocy znanych obecnie, a ciągle potęgowanych środków zniszczenia, zaapelowała do uczuć humanitaryzmu. Pierwsza bomba atomowa zbiera i dziś jeszcze swe ofiary: są nimi zarówno Japończycy umierający wskutek nieodwracalnych zmian w organiźmie, spowodowanych przez napromieniowanie, jak również ten amerykański lotnik, który zamknął się w klasztorze, nie mogąc w inny sposób znieść ciężaru uświadomionej odpowiedzialności za jeden ruch dźwignią, który wyzwolił atomową śmierć.

W jednym z pism widziałem rysunek przedstawiający dwóch ludzi patrzących w niebo, na którym nagle jedna z gwiazd rozbłysła mocniej i zgasła. O! To okazuje się, że na Marsie też były istoty myślące — mówi jeden z nich.

Ciągle jeszcze żyjemy pod groźbą niebezpieczeństwa, że cała dumna i wzniosła historia ludzkości na naszej planecie zakończy się niesławnie — jakimś błyskiem, ledwo dostrzeżonym w Kosmosie. Powszechne rozbrojenie, jakiego domaga się bezskutecznie od wielu już lat ZSRR, jest jedynym sposobem zgotowania światu lepszego losu.

RAJMUND SZUBAŃSKI



Tankowanie „Kosa" w Zurichu. Foto: A. Szymański

EUROPEJSKI RAJD „KOSA" (4)

PODALPEISKIM SZLAKIEM

Inż. ROMUALD GUDEL i ANTONI SZYMAŃSKI

NASZ pobyt w Wiedniu, mimo że trwał tylko jeden dzień, był jednak bardzo owocny, bowiem „Kos" został oblatany przez oblatywacza austriackiego Urzędu Lotniczego, który dopuszcza do eksploatacji na terenie Austrii wszystkie samoloty. Konstrukcja „Kosa" jak i jego właściwości lotne, a także zachowanie się w akrobacji, zostały ocenione dodatnio. [1]

Ponieważ od wschodu nadciągał front ciepły, który mógł nas zatrzymać w Wiedniu parę dni, mimo niesprzyjających warunków meteo w rejonie Wiednia zadecydowaliśmy lecieć dalej do Salzburga [2]. Po starcie, lecąc stale w deszczu, skierowaliśmy się nad Dunaj i jego doliną polecieliśmy na Zachód. Wiedeń leżał teraz pod nami w strugach deszczu, olbrzymi, jakże niepodobny do wczorajszego, zalanego promieniami słońca. Mijaliśmy po kolei stare lotnisko Aspern, rozległe tereny targowe, a następnie piękną górę Kahlenberg, tonącą dzisiaj w chmurach. Wysokość lotu od poz. morza 250—300 m, a już miejscami były chmury, poza tym ten deszcz. Lot w takich warunkach nad obcymi terenami nie należy do przyjemności. Uważnie wsłuchiwaliśmy się w jednostajny szum silnika i wybieraliśmy w duchu na ziemi potencjalne tereny do lądowania. Jednak i ten egzamin przeszedł „Kos" pomyślnie. Lądować nie potrzebowaliśmy.

Po 50 km takiego lotu (cały czas nad Dunajem) deszcz przestał padać, a po dalszych 50 km zaczęło się wyraźnie przejaśniać. Zgodnie z zapowiedzią meteorologów rzeczywiście już nad Linzem były tylko pojedyncze chmury.

Jednak i tym razem warto było zaryzykować lot. Nabraliśmy 900 m wysokości i wtedy na południu ujrzeliśmy zwartą ścianę gór. Widok był naprawdę cudny. W miarę zbliżania się do Salzburga góry stawały się coraz bliższe, coraz potężniejsze. Szarozielone u podstaw, ze śnieżnobiałymi szczytami. Niedaleko Salzburga lecieliśmy nad olbrzymimi jeziorami zagubionymi wśród gór. Nie było jednak czasu na dłuższe zachwycanie się widokami, gdyż zbliżyliśmy się do Salzburga. Tutaj również zostaliśmy sprowadzeni na lotnisko drogą radiową. Po bardzo sprawnym i szybkim załatwieniu formalności z otrzymaniem benzyny, jak i paszportowo-celnych, odlecieliśmy do Zurichu.

Start był trudny, z bocznym wiatrem, gdyż w związku z rozbudową lotniska tylko połowa pasa była w użyciu, a na jego środku stały jakieś drewniane wysokie kozły, tak, że przeciążony „Kos" z ledwością oderwał się od ziemi i zupełnie bokiem minął te przeszkody. Skręciliśmy zaraz na kurs i po paru minutach lecieliśmy nad NRF. I tu, jak w locie do Salzburga, z lewej strony na południu rysował się potężny łańcuch Alp. Zdawało się, że do Zurichu nic ciekawego się nie zdarzy. Pogoda słoneczna.

Otóż właśnie: znowu — przygoda. Na ogół meteorolodzy zapowiadali ładną pogodę, jednak z możliwościami lokalnych burz. Jedna z takich burz musiała uformować się akurat na naszej trasie. Było to w połowie drogi pomiędzy Salzburgiem i Zurichem. Zawrócić — znaczyło zrezygnować z osiągnięcia Zurichu tego dnia. Wymijać burzę mogliśmy tylko na płn., tzn. w kierunku dokąd również szła burza, no i przez to oddalaliśmy się od trasy w głąb Niemiec, ryzykując wykonanie lotu po nieplanowanej trasie, a co gorsze przymusowe lądowanie w NRF z powodu wyczerpania się paliwa. Zdecydowaliśmy przebić się przez burzę, szczególnie, że nie wyglądała ona tak groźnie.

Z początku był tylko deszcz, wkrótce jednak zmienił się w ulewę. Widoczność spadła poniżej 5 km. Chmury obniżyły się tak, że lecieliśmy prawie nad ziemią. Turbulencja znacznie wzrosła — „Kosem" rzucało na wszystkie strony. Zrobiło się całkiem ciemno. Antoni wybierał jaśniejsze miejsca wśród otaczających nas chmur, a ja usiłowałem pilnować terenu, żeby się nie zgubić. Kurs na busoli stale się zmieniał: raz lecieliśmy na 330°, to znowu na 200°. Najgorzej było w okolicach Murnau. Grozę potęgowały raz po raz rozświetlające ciemności błyskawice. Nie wiedzieliśmy czy to błyska przed nami, czy za nami. W takiej sytuacji, gdybyśmy nawet chcieli zawrócić, trudno byłoby znaleźć drogę powrotu. Pozostawało tylko jedno wyjście: lecieć przed siebie.

Lecieliśmy w takiej burzy już 15 minut. Teren stale się wznosił i chmury były coraz niżej. Akurat mijaliśmy wysokie wzgórze pokryte lasem na wysokości najwyżej 10—20 m, mając nad sobą ciemne zwały chmur, kiedy ujrzeliśmy za nim nieco jaśniejszą partię chmur. Po niespełna minucie lotu jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej nagle deszcz przestał padać i wpadliśmy w prawie bezchmurną, oświetloną słońcem okolicę. Nie wierzyliśmy własnym oczom. Czy ta burza to był sen? Obejrzeliśmy się jak na komendę do tyłu: za nami jak ściana gór piętrzyły się groźne, olbrzymie zwały chmur od góry białe jak śnieg, dołem zaś czarne jak sadza.

A jednak była to burza, a co najważniejsze, że za nami. Nie wiem czy kiedyś nie zajdzie podobna okoliczność jak ta — przebijać się przez podobną burzę, ale w tej chwili na powtórne jej przelecenie nie zdecydowalibyśmy się za żadne skarby.

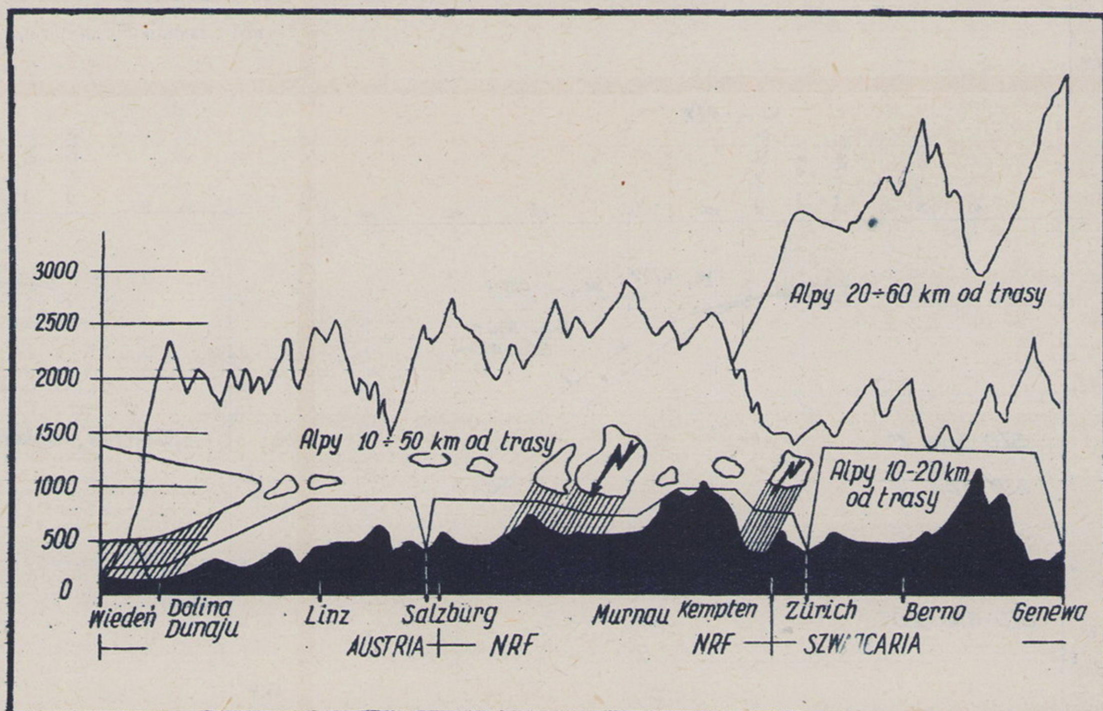
Po tym przeżyciu dalsza trasa wydała się lotem z bajki i do Zurichu dolecieliśmy bez przeszkód. Wprawdzie za jeziorem Bodeńskim formowała się podobna burza, ale byliśmy już nad Szwajcarią, więc zeszliśmy z trasy wprost na Zurich, unikając podobnych przeżyć jak nad NRF. W Zurichu dziwili się zapewne celnicy dlaczego z „Kosa" leci woda i czy to czasem nie jest przemyt wysokoprocentowej. Wszystko się jednak wyjaśniło. Było już za późno tego dnia kontynuować lot do Genewy, zatrzymaliśmy się więc w Kloten. Dopiero następnego dnia polecieliśmy do Genewy, gdzie spotkaliśmy przedstawicieli naszego „Motoimportu" i zaczęliśmy właściwe pokazy przed zainteresowanymi osobami.

Program pokazów w Szwajcarii był tak ułożony, że zasięgiem swym obejmował większość ważniejszych lotnisk aeroklubowych, jak też miejscowości rozrzuconych po całej Szwajcarii, gdzie znajdowali się ludzie lub firmy potencjalnie zainteresowane w nabyciu tego typu samolotu co „Kos". Tak więc w ciągu 12 dni pobytu w Szwajcarii wykonaliśmy pokazy na następujących lotniskach: Zurich, Genewa, Nyon (La Cote), Sion, Biel (Grenchen), Berno, Neuchatel, Spreitenbach (Baden), Speck, zapoznając ze sprzętem i wykonując loty propagandowe z około 50 osobami. W ten sposób zadanie zaprezentowania „Kosa" w Szwajcarii zostało pomyślnie i terminowo wykonane.

---

1) Oblotu „Kosa" dokonał oblatywacz Luftamtu inż. Brückner. Mimo bardzo niskiego pułapu chmur i przelotnych deszczów zgodził się chętnie oblatać „Kosa", wykonując na nim całą akrobację. Jego uwagi odnosiły się do drobnych udogodnień w kabinie oraz do ogólnej kosmetyki zewnętrznej samolotu. P. Brückner był w Polsce i badał konstrukcję „Kosa" bardzo szczegółowo, oceniając wykonanie jej bardzo pozytywnie.

2) Warunki meteo nad Wiedniem nie kwalifikowały się absolutnie do lotu. Pokrycie nieba 8/8 Cb,Sc, pułap chmur 300—400 m, ciągłe deszcze, widzialność pozioma 5—7 km. Całość z ogólną tendencją do pogorszenia. Z uwagi na to, że w miarę przesuwania się na zachód warunki polepszały się, a w Linz było niebo zupełnie odkryte, otrzymaliśmy na naszą odpowiedzialność zezwolenie lotu.

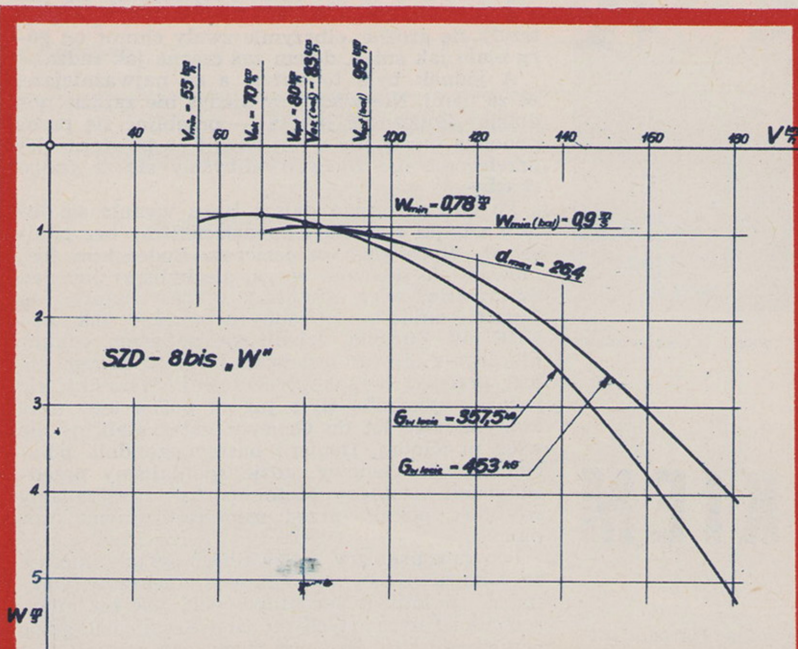


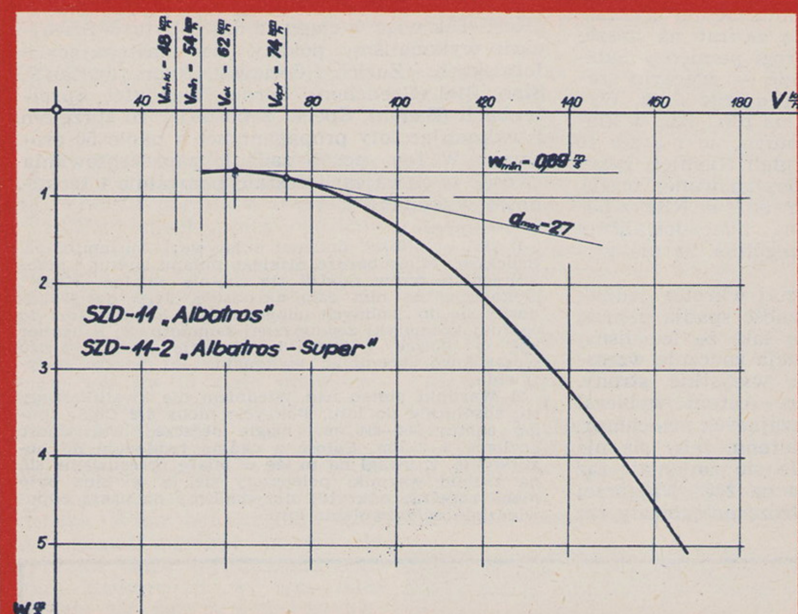
Rodzina „Jaskółek"

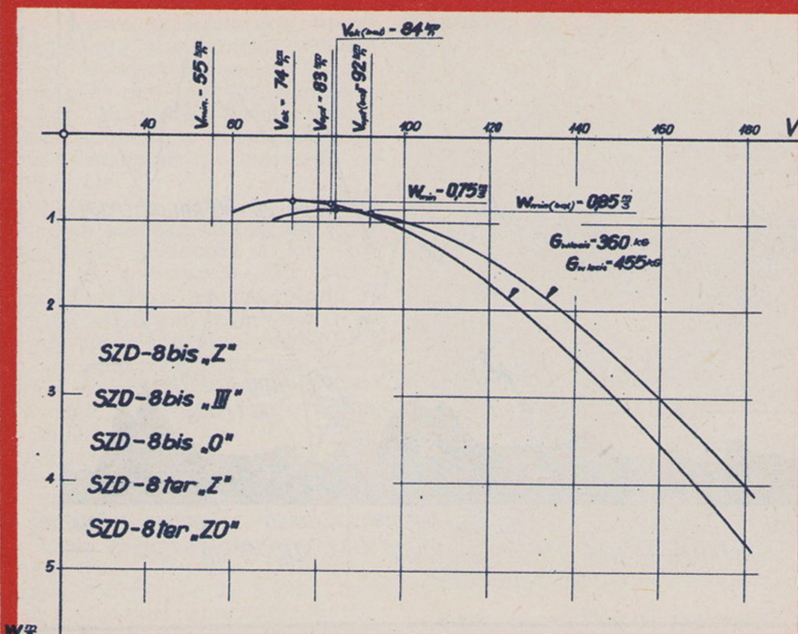
NAJSŁYNNIEJSZY SZYBOWIEC POLSKI LUDOWEJ

(3)

ANDRZEJ BŁASIK







Pomimo zalet „Albatros" nie doczekał się nigdy seryjnej budowy, pozostając „jedynakiem" Szybowiec ten startował w II Szybowcowych Mistrzostwach Polski pilotowany przez T. Górę, zajmując trzecie miejsce w punktacji ogólnej. Obecnie znajduje się on w posiadaniu Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, zmienił tylko nazwę na „Albatros-Super" SZD-11-2. Tę nową nazwę tłumaczą następujące przeróbki:

— zwiększenie powierzchni steru kierunku do 1,5 m² (było 1,14 m²),
— poprawienie aerodynamiki skrzydła przez zaklejenie mało skutecznych klap,
— zamontowanie na końcach skrzydeł eleganckich „kropli".

Oczywiście odświeżono też szatę zewnętrzną i wewnętrzną. Warto zaznaczyć, że przeróbek tych dokonała grupa pilotów SZD przy pomocy finansowej Zakładu.

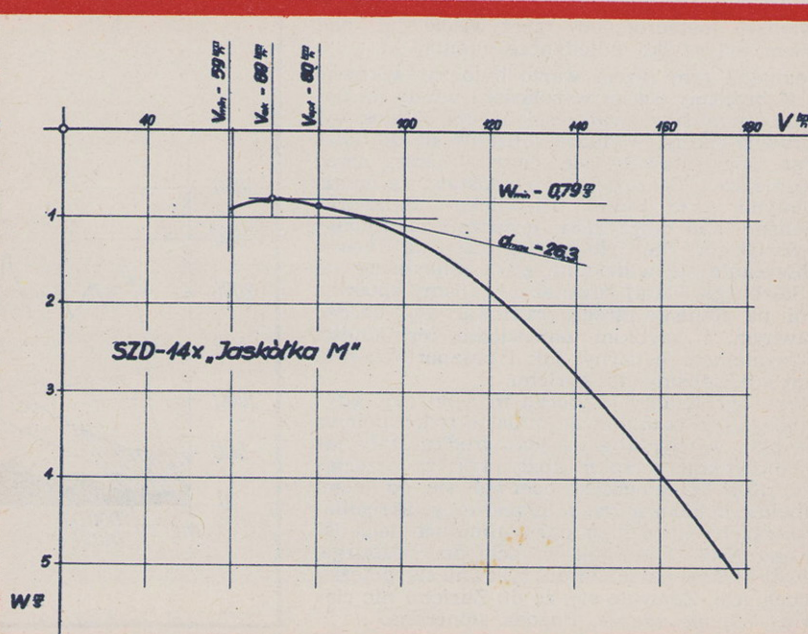
SZD-14X „JASKÓŁKA-M"

Popularny „Motylek" powstał z przerobienia drugiego prototypu „Jaskółki", w którym w miejsce usterzenia klasycznego zabudowano nie stosowane jeszcze w powojennych konstrukcjach usterzenie motylkowe. Był to eksperyment mający na celu:

— zbadanie techniki pilotażu, skuteczności sterów i osiągów w porównaniu z usterzeniem normalnym,
— zbadanie dwóch różnych propozycji udziału usterzenia wysokości i kierunku, przez różne warianty wzniosu,
— wypróbowanie przydatności usterzenia do napędu odrzutowego,
— usunięcie nieprawidłowego płaskiego korkociągu występującego na „Jaskółce", przez uzyskanie lepszej stateczności podłużnej i korzystniejszych momentów bezwładności.



Rój „Jaskółek" na lotnisku; w szybowcu na pierwszym planie widoczne wysunięte hamulce aerodynamiczne.





„Jaskółki" z ostatniej serii rozwojowej SZD-8 ter „ZO" jakby wygrzewały się w słońcu przed odlotem do dalekich krajów — odbiorców naszego sprzętu szybowcowego.

Spodziewano się po nowym usterzeniu korzyści dość znacznych pozwalającym jeszcze bardziej „wyżyłować" konstrukcję i aerodynamikę. A oto one:

Na skutek zmniejszenia całkowitej powierzchni o 20—30 proc. maleje opór usterzenia, a przez zmniejszenie liczby powierzchni z 3 do 2 redukuje się opór interferencyjny,

— maleje ciężar usterzenia,

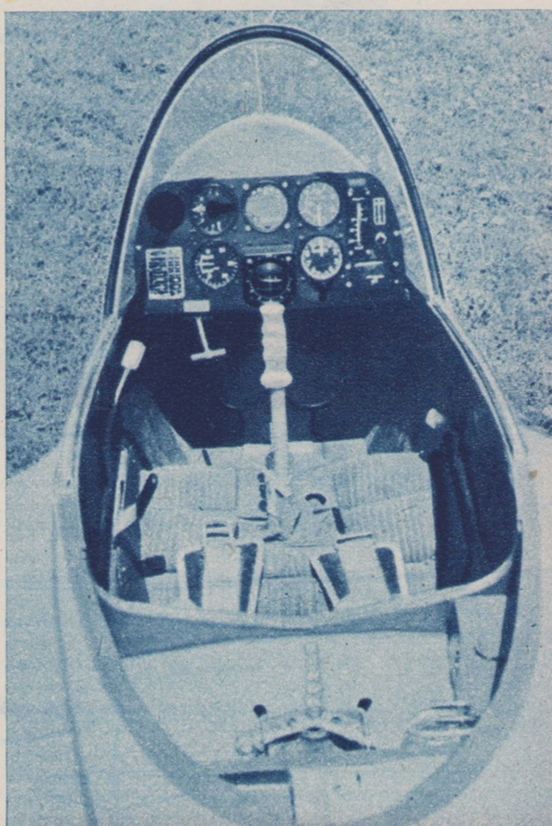
— wykonawstwo warsztatowe jest łatwe, pracochłonność mniejsza przez zmniejszenie liczby powierzchni,

— duże korzyści użytkowe przez usunięcie możliwości uszkodzenia w terenie,

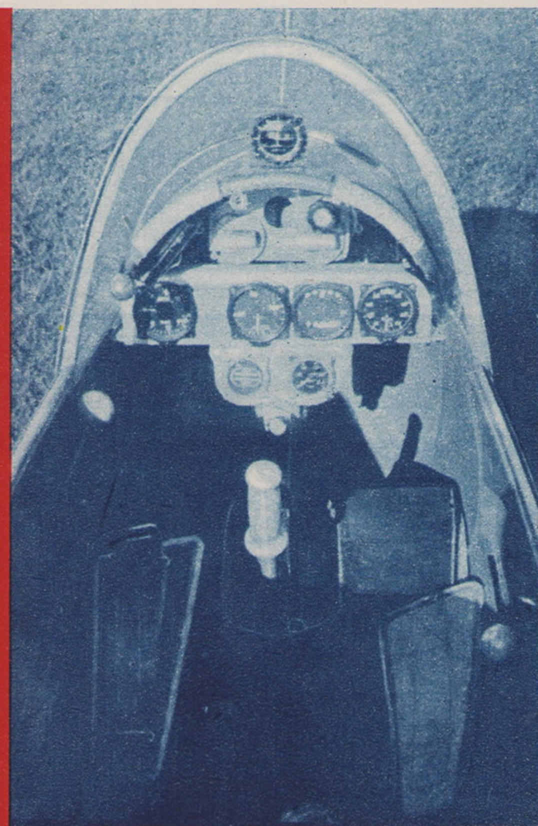
— podobno maleje tendencja do blokowania sterów, jest lepsza ich skuteczność i lepsze własności w korkociągu.

Opracowaniem projektu konstrukcyjnego zajął się W. Okarmus wraz z grupą, zaś stroną teoretyczną zagadnienia — mgr inż. T. Kostia. Szybowiec oblatany został przez pilota doświadczalnego A. Dziurzyńskiego, który miał na nim niebezpieczny wypadek. W czasie wyprowadzania z korkociągu ukręcił się tył kadłuba (wisiał na kawałku deski klinowej, poszarpanej sklejce i linkach). Pilot ryzykując rozsypanie się szybowca na małej wysokości wylądował na lotnisku. „Na „Motylku" startował poza konkursem w II Szybowcowych Mistrzostwach Polski Stanisław Wielgus. Zajął on w ogólnej punktacji (nie startując w dwu konkurencjach) — 18 miejsce. Latający na nim piloci kadry narodowej byli zadowoleni z własności pilotażowych, narzekali tylko na trochę mało skuteczne ślizgi.

Szybowiec spełnił swoje zadanie dając odpowiedź na pytania mu postawione.



Wnętrze kabiny pilota SZD-8 ter „Z"



Wnętrze kabiny pilota szybowca SZD-8 bis.

SZD-17X „Jaskółka L"

Doświadczenia uzyskane na szybowcu SZD-14X, zbliżające się mistrzostwa świata we Francji oraz panująca w owym czasie wszechwładnie „moda" na budowanie szybowców o dużym obciążeniu sprawiły, że Szybowcowy Zakład Doświadczalny przystąpił do opracowania dokumentacji szybowca na bazie konstrukcyjnej „Jaskółki", z laminarnym płatem, dużymi zbiornikami na wodę i usterzeniem motylkowym. Zespół pod kierunkiem mgr inż. T. Kostii oraz mgr inż. J. Dyrka opracował dokumentację i 9 marca 1956 roku „Laminarka" wykonała swój pierwszy lot, pilotowana przez Adama Zientka.

Szybowiec ten przeznaczony dla małej grupy pilotów kadry narodowej, oblatywaczy pierwszej lub drugiej klasy, miał służyć jako sprzęt wysokowyczynowy, rekordowy oraz (ewentualnie) reprezentować barwy polskie na mistrzostwach świata. W konstrukcji zwrócono dużą uwagę na poprawność kształtu kadłuba, celem uzyskania jak najmniejszych oporów, nie rezygnując oczywiście z wygody pilota i łatwości eksploatacji. Wyposażono w aparaturę radiową, instalację tlenową i odgromową. Płat o obrysie trapezowym, jednodźwigarowy z tylnym dźwigarkiem pracującym oraz dwuobwodowym kesonem był konstrukcji drewnianej i posiadał zwichrzenie geometryczne 1st. Skrzydła całkowicie pokryte sklejką. Metalowe lotki typu Fryze'go, metalowe klapy i takież hamulce aerodynamiczne stanowiły podstawową mechanizację skrzydeł szybowców tej klasy. Na części skrzydła od żebra zerowego do miejsca rozpoczęcia lotki, zabudowano w kesonie przednim trzy zbiorniki (ze stopów lekkich) wodne połączone przewodami i mieszczące w każdym skrzydle po 60 kG wody. Wlew wody przez zawory umieszczone w górnej części skrzydła, wylew u dołu w części tylnej. Otwieranie zaworów wylewowych z kadłuba. Na końcach skrzydeł „modne" wrzecionowate podpórki wyklepane z blachy i spawane. Kadłub drewniany, konstrukcji skorupowej, czteropodłużnicowy całkowicie kryty sklejką. Podwozie wciągane więcej niż w „Jaskółkach", zaopatrzono w cierny hamulec szczękowy sprzężony z hamulcem aerodynamicznym oraz zapadkę chroniącą szybowiec przed zjeżdżaniem do tyłu w czasie lądowania pod stok. Płoza tylna metalowa amortyzowana klockiem gumowym. Osłona kabiny odsuwana do tyłu i odrzucana w razie potrzeby posiadała wywietrznik umieszczony z lewej strony pilota. Siodełko stałe i przestawialne w locie pedały oraz oparcie pilota. Tablica przyrządów stanowiąca odrębną całość dawała się łatwo z szybowca wymontować i wyposażona była w następujący zestaw: prędkościomierz, wysokościomierz, zakrętomierz, busolę, chyłomierz podłużny, zegar czasowy, WEC, wariometr ± 30 m/sek. Szybowiec posiadał trzy bagażniki: jeden główny dostępny na ziemi za plecami pilota, dwa w skrzydłach dostępne w locie. Instalacja tlenowa KP-14 zamontowana w specjalnej osłonie przed drążkiem sterowym pilota.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

SCHEMP–HIRTH „EMERAUDE" CP. 301 ● FRANCJA – NRF

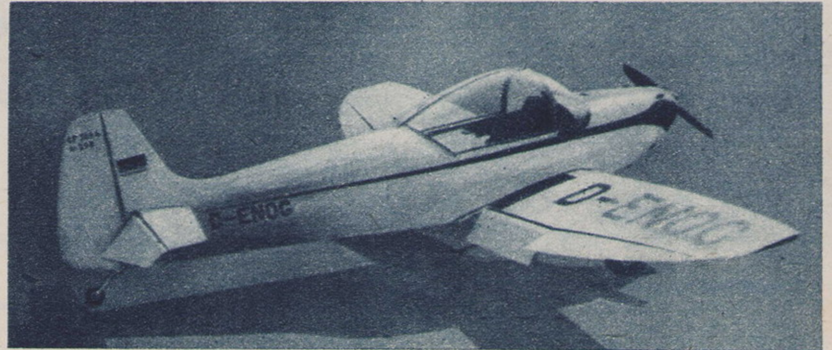
W 1954 r. francuski konstruktor Claude Piel opracował projekt dwumiejscowego samolotu turystyczno-sportowego „Emeraude". Samolot ten był następnie produkowany w szeregu egzemplarzy i wzbudził zainteresowanie we Francji i za granicą. Szczególnie zainteresowali się nim Niemcy, którzy już w 1958 r. nabyli prawa budowy tego samolotu przez amatorów. Obecnie wytwórnia Schemp-Hirth przejęła licencję do budowy seryjnej samolotu typu „Emeraude". Cena — 27 450 DM (ok. 7 000 dol.) Samolot „Emeraude" należy do tej samej klasy maszyn co nasz PZL-102B „Kos".

„Emeraude" CP-301 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dwupłatem, konstrukcji mieszanej, przeznaczonym do szkolenia, sportu i turystyki.

Płat jednoczęściowy, o obrysie eliptycznym. Profil NACA 23012. Klapy wyporowe. Lotki wyważone. Konstrukcja skrzydeł całkowicie drewniana. Dźwigar skrzynkowy. Keson noskowy kryty sklejką, reszta płótnem.

Kadłub konstrukcji kratownicowej (z rur stalowych), kryty płótnem. Kabina ma dwa miejsca obok siebie, z podwójnym sterowaniem (prawy drążek wyjmowany). Osłona z plexi o aerodynamicznych kształtach, odsuwana do tyłu. Przewidziana jest instalacja radiostacji pokładowej. Stateczniki kryte sklejką, a stery płótnem. Ster wysokości posiada dwie klapki wyważające: jedną sterowaną, a drugą automatyczną, sprzęgniętą z klapami wyporowymi. Podwozie stałe o układzie klasycznym. Główne golenie wolnonośne, wsparte na skrzydle. Na życzenie koła mogą być wyposażone w owiewki.

Silnik płaski typu Continental C90-12F lub 14F o mocy startowej 95 KM. Paliwo (120 l) w dwóch zbiornikach. Śmigło drewniane, stałe. (JS)



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

Rozpiętość	—	8,32	m
Długość	—	6,33	m
Wysokość	—	1,80	m
Pow. nośna	—	11,0	m²
Wydłużenie	—	6,3	

Ciężary:

Ciężar własny	—	390	kG
Ciężar całkowity	—	650	kG
Obciążenie pow.	—	59	kG/m²
Obciążenie mocy	—	7,2	kG/KM

Osiągi:

Prędkość max.	—	210	km/h
Prędkość przelot.	—	180	km/h
Prędkość lądow.	—	80	km/h
Prędkość wznosz.	—	3,5	m/sek.
Pułap	—	4 000	m
Zasięg	—	950	km
Start	—	210	m
Lądowanie	—	125	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

METEOR 57 ● JUGOSŁAWIA

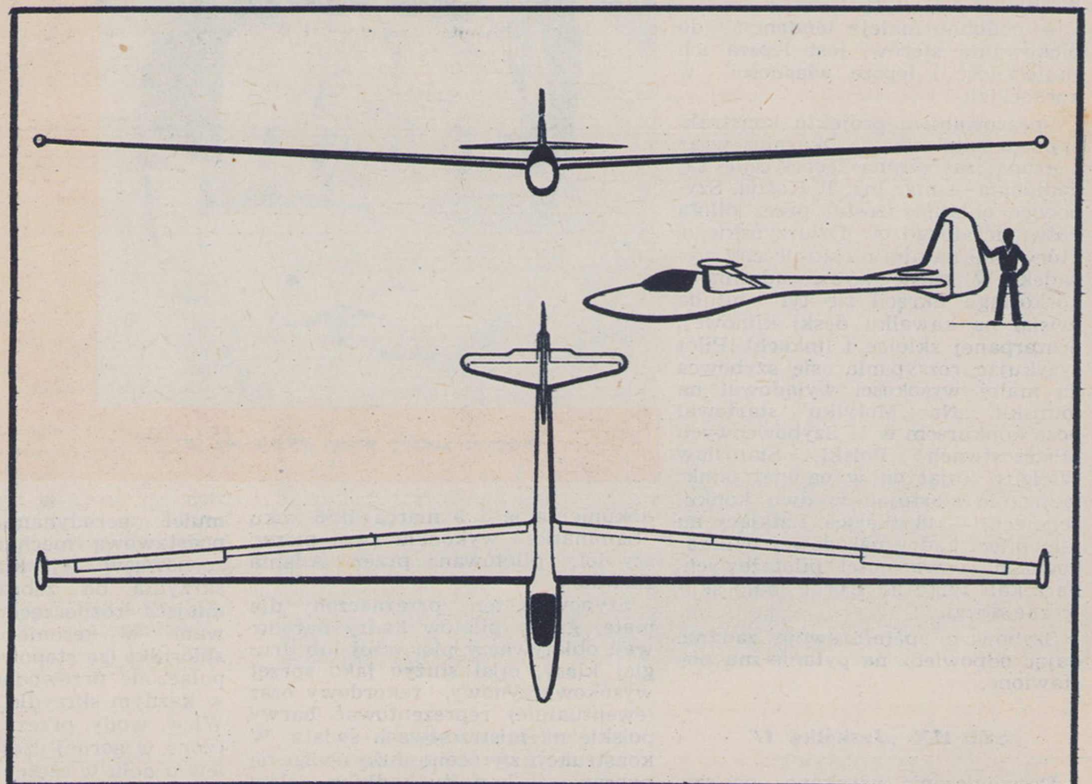
ZAWODNICY Jugosławii startują od lat na Mistrzostwach Świata w klasie otwartej na szybowcach typu „Meteor-57. Jest to obecnie najlepszy wysokowyczynowy szybowiec jugosłowiański. Został on skonstruowany w 1955 roku przez studentów Wydziału Lotniczego Politechniki Belgradzkiej pod kierunkiem inż. inż. Obada. Cijana i Mazovca. „Meteor" startował w 1956 r. w St. Yan, a dwa lata później w Lesznie na ulepszonej wersji „Meteor-57" pilot Komac zajął 5 miejsce.

„Meteor" jest jednomiejscowym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła o bardzo dużym wydłużeniu i obrysie trapezowym zakończone są dużymi kroplowymi ochraniaczami. Profil laminarny NACA 63-2-616,5. Klapy i lotki dzielone. Lotki wychylają się częściowo wraz z klapami.

Smukły, skorupowy kadłub zawiera w przedniej części kabinę pilota (w półleżącym położeniu). Niewielka owiewka kabiny wytłoczona jest z jednego kawałka plexi.

Tylna część kadłuba tworzy rodzaj belki ogonowej. Usterzenie wolnonośne. Statecznik pionowy przechodzi w kadłub, tworząc płetwę grzbietową. Usterzenie wysokości zabudowane jest nieco z przodu.

Podwozie składa się z całkowicie wciąganego koła oraz również wciąganej i amortyzowanej płozy. Wystająca pod kadłubem część statecznika jest wzmocniona i tworzy zderzak ogonowy. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	20,0	m
Długość	—	8,05	m
Powierzchnia nośna	—	16	m²
Wydłużenie	—	25	

Ciężary:

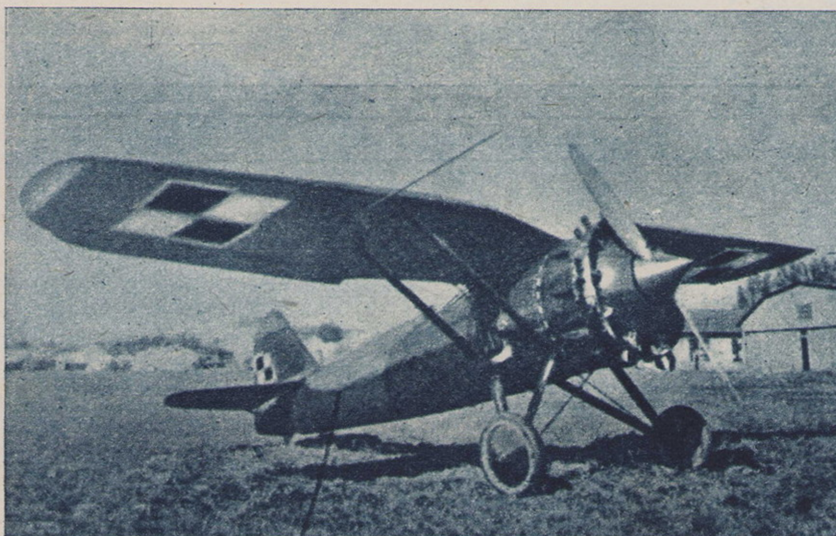
Ciężar własny	—	405	kG
Ciężar całkowity	—	505	kG
Obciążenie powierzchni	—	31,5	kG/m²

Osiągi:

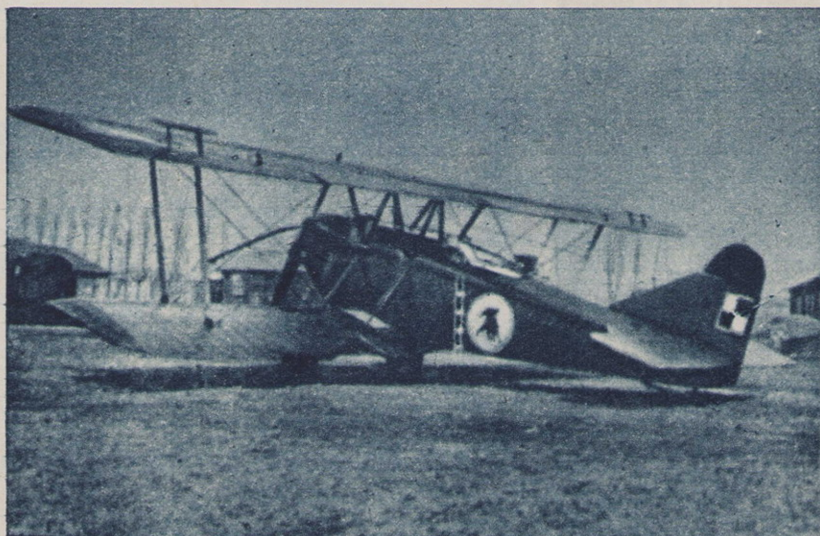
Max. doskonałość	—	42	
— przy prędkości	—	90	km/h
Prędkość lądowania	—	67	km/h

Poniżej zamieszczamy szereg zdjęć polskich samolotów z okresu przedwojennego, stanowiących uzupełnienie do naszego cyklu „Polskie konstrukcje lotnicze".

Foto ze zbiorów F. Pawłowicza



Samolot myśliwski PZ-7 podczas lotów homologacyjnych w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Silnik Bristol-Jupiter VII F o mocy 500 KM ze sprężarką



Samolot wywiadowczy i bombowy Lublin R-VIII. Zdjęcia wykonane podczas lotu Małej Ententy i Polski w roku 1928, w których samolot ten brał udział. Silnik Lorraine-Dietrich 650 KM.



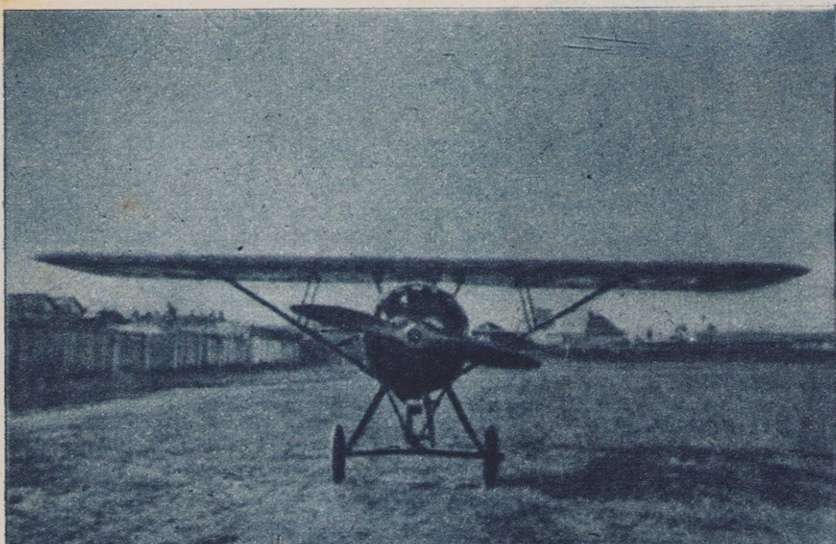
Samolot turystyczny PZL-5 z silnikiem DH Gipsy-I 85 KM, pierwszej wersji seryjnej. Opis podany był w numerze 19/1960 r.



Dwupłat treningowo-akrobacyjny konstrukcji inż. R. Bartla BM-6 z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 180 KM. Opis podany był w numerze 46/1956 r.



Samolot trenigowy akrobacyjny PWS-12 z silnikiem Wright-Whirlwind o mocy 220 KM. Opis podany był w numerze 6/1960 r.



Samolot treningowo-akrobacyjny PWS-11 z silnikiem Wright-Whirlwind 220 KM. Samolot ten był budowany jako prototyp w kilku egzemplarzach.



Samolot myśliwski PWS-10 z silnikiem Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM „SP" nr 40/1959.



„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm², Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 28.VII.1960 R. **Zam. 4912/C C-40**

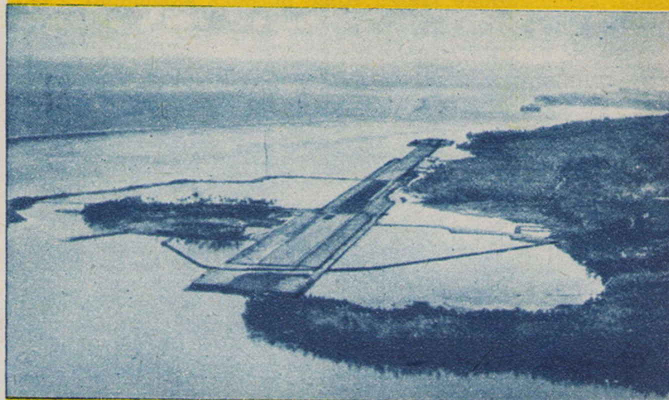
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

BELGOWIE UCIEKAJĄ Z KONGO

Ogarnięci nieuzasadnioną paniką, Belgowie zamieszkali w Kongo pośpiesznie opuszczają swe domostwa, odlatując do Belgii z Leopoldville samolotami linii lotniczych SABENA. Na zdjęciu: Kobiety i dzieci belgijskie przed wejściem na pokład samolotu na lotnisku w Leopoldville.

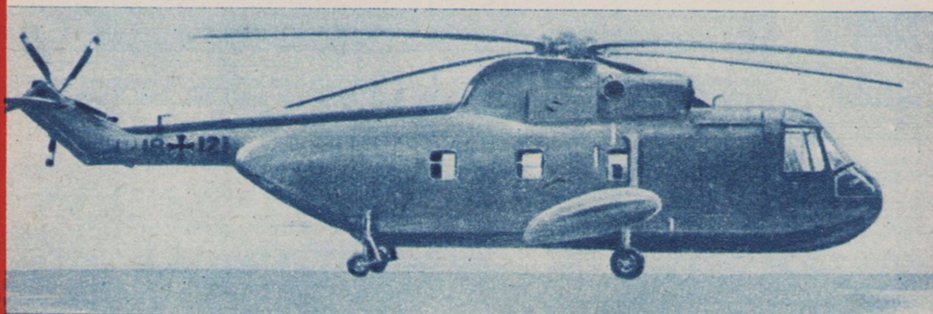


LOTNISKO NA KORALACH

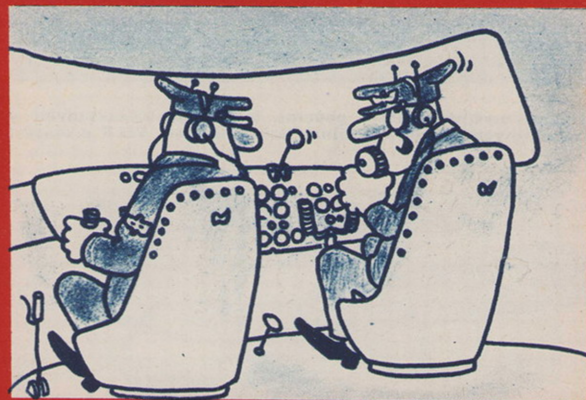


Tak wygląda pas startowy długości 3 600 m, budowany przez Francuzów na wyspie Tahiti. Termin oddania do użytku — kwiecień 1961 r.

Amerykańskie śmigłowce dla Bundeswehry



Zachodnioniemieckie zakłady lotnicze Weserflug mają budować z licencji amerykańskiej śmigłowce wielozadaniowe Sikorski S-61C. Taka drobnostka jak to, że śmigłowce te będą nosiły czarny teutoński krzyż, nie przeszkadzą Amerykanom: grunt to forsa (za sprzedaż licencji).



— Halo! Halo! Chodzi o zakład: do czego służy dźwignia nad tablicą rozdzielczą? Rys. M. Smoczyński

OZDOBA KOPENHAGI



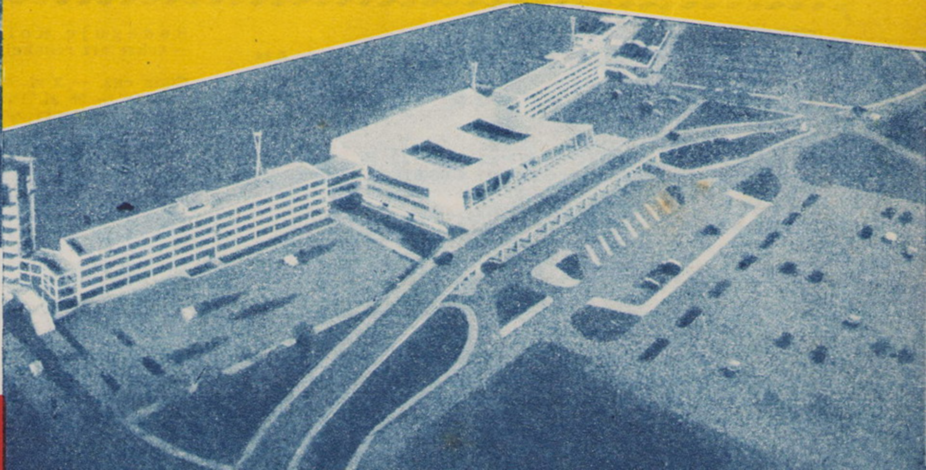
Jednym z najpiękniejszych budynków Kopenhagi jest 20-piętrowy hotel Skandynawskich Linii Lotniczych — SAS, dzieło duńskiego architekta Arne Jacobsena.

ZDJĘCIA: „The Illustrated London News", „Austroflug", „Interavia", „Flugwelt", SAS-News.

WIEDEŃ-SCHWECHAT

W dniu 17 czerwca br. po trzyletniej budowie, oddany został do użytku nowoczesny dworzec lotniczy i przedłużony główny pas startowy w porcie lotniczym Wiednia — Schwechat. Nowe zabudowania portowe wyróżniają się śmiałością myśli architektonicznej, dużą przelotowością pasażerów i elegancją. Jest to dzieło zespołu architektów: dr inż. Pfeiffera, dr inż. Klaudy'ego, inż. Schimki i inż. Kosiny. Z prawej: Widok dworca. Niżej: Makieta zabudowań dworca.





MODELARZ LOTNICZY

Nr 19 — **SIERPIEŃ 1960 r.**



Modelarnia w szkole 1000-lecia

Z okazji otwarcia w dniu 28 kwietnia pierwszej Szkoły Tysiąclecia w Warszawie przy ul. Elektoralnej, otwarta też została modelarnia. Do fundatorów szkoły — społeczeństwa i zakładów pracy Warszawy, dołączyli się pracownicy Dyrekcji APRL, fundując kompletnie wyposażoną modelarnię. Inwentarz modelarni stanowią: szafka narzędziowa, półki, 30 desek montażowych oraz 3 gabloty zawierające przekroje dwu silniczków samozapłonowych i komplet modeli szkoleniowych klasy III. Z elementów dekoracyjnych warto wymienić pięknego redukcyjnego „Junaka".

Rozpoczęliśmy szkolenie w klasie III i do 22 czerwca wykonaliśmy: kartonówki „Żaczki" i „Jaskółki". Tych ostatnich nie zdążyliśmy okleić. Materiały do szkolenia otrzymaliśmy od Aeroklubu Warszawskiego.

W czasie trwania zajęć mówiliśmy z chłopcami o podstawowych zagadnieniach lotnictwa, budowie płatowców i sporcie lotniczym.

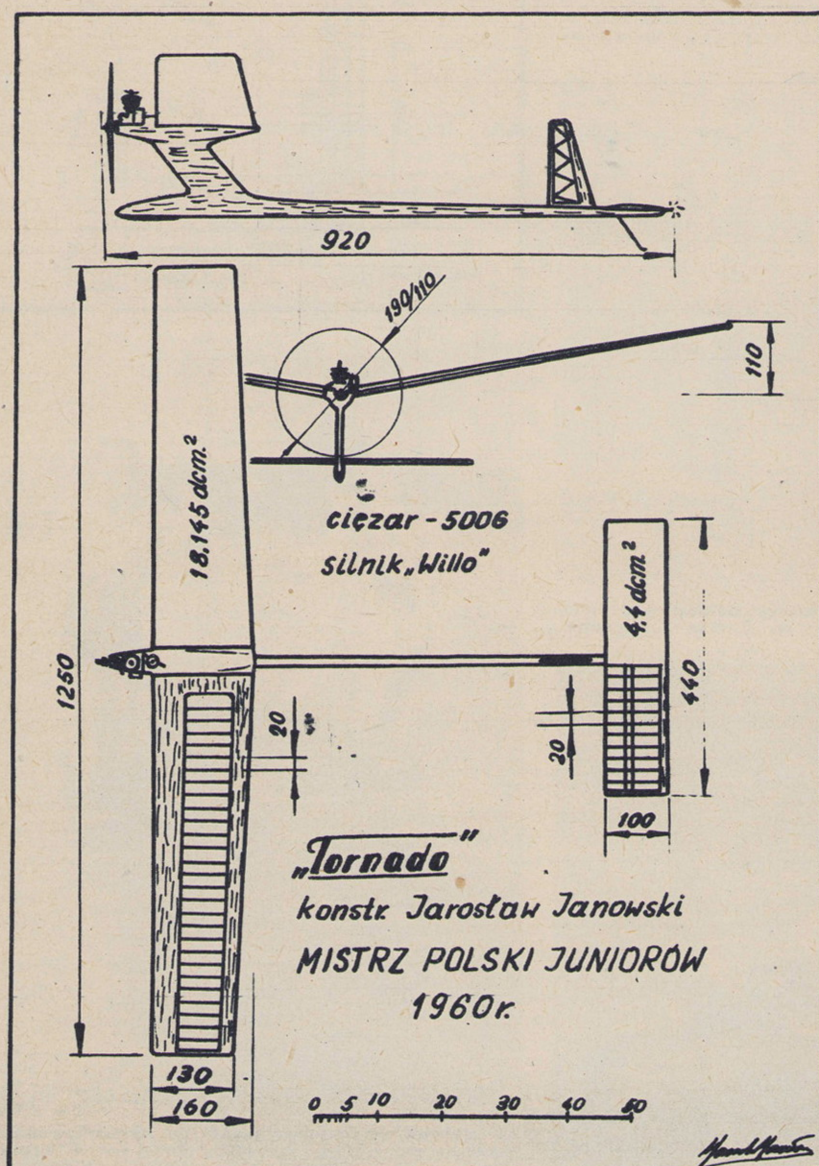
Chłopcy rozjeżdżając się na wakacje przyrzekli powiększyć swój zakres wiadomości modelarsko-lotniczych, aby po wakacjach przystąpić do ukończenia szkolenia w klasie III i rozpocząć klasę II. 16 naszych modelarzy — to chłopcy z VIII i IX klasy, co gwarantuje ukończenie całego 3-letniego kursu modelarskiego w czasie pobytu w szkole. W przyszłym roku ilość modelarzy powiększy się do 2 grup, gdyż już oprócz grupy istniejącej stworzona zostanie nowa w klasie III.

Gdyby rzucone hasło „W każdej Szkole Tysiąclecia modelarnia" zostało w pełni zrealizowane — przybyłoby naszemu lotnictwu wielu nowych pilotów sportowych i wojskowych.

Tę krótką notatkę o naszej dotychczasowej pracy chciałbym zakończyć podziękowaniem władzom szkolnym za bardzo przychylny stosunek do modelarstwa — jednej z głównych form politechnizacji młodzieży i życzyć sobie i innym instruktorom tak przyjemnej pracy, jaką miałem na Elektoralnej w szkole im. Frycza Modrzewskiego.

Instr. K. ŁAPIŃSKI

POLSKIE MODELE LATAJĄCE



WODNOSAMOLOTY NAD OLSZTYNEM

JEDNĄ z piękniejszych imprez małego lotnictwa w roku bieżącym były zawody modeli wodnosamolotów rozegrane dnia 26 czerwca na jeziorze Krzywem pod Olsztynem.

Wspaniała pogoda i uroczy krajobraz krainy jezior były doskonałą oprawą zawodów, które co prawda zgromadziły zaledwie 18 zawodników. Ci z modelarzy, którzy nie doceniali zdolności organizacyjnych Aeroklubu Olsztyńskiego, co nie wierzyli w możliwości swoich modeli i nie przyjechali na zawody — mogą tylko żałować.

Impreza olsztyńska na skutek niewielkiej liczby zawodników trwała tylko jeden dzień (od godziny 10 do 18).

Starty odbywały się w pobliżu lotniska aeroklubowego nad jeziorem, gdzie zawodnicy rozłożyli biwak na małym półwyspie.

Zawodom, które odbywały się akurat w czasie obchodów Dni Morza przyglądało się sporo wycieczkowiczów z lądu i wody.

Zgodnie z regulaminem każdy model wykonywał cztery starty z powierzchni wody. Udział brały modele z napędem gumowym i mechanicznym w osobnych kategoriach. Do pogoni za modelami organizatorzy przygotowali kajaki. Poza tym pomocy udzielali liczni żeglarze pływający po olbrzymim jeziorze. Starty przebiegały sprawnie, a zawodnicy mieli możność wykazania się nie tylko umiejętnościami w obsłudze modeli, ale wiosłowaniu i pływaniu.

Przeglądając wyniki zastanawiają lepsze czasy lotów modeli z napędem gumowym, gdzie znalazły się nawet dwa maksima po 180 sek. Stara prawda, że nie wystarczy do najlepszego modelu dodać jakiekolwiek pływaki by uzyskać równie dobre wyniki, została tu jeszcze raz potwierdzona. Otóż większość modeli biorących udział w zawodach została bardzo doraźnie przebudowana na wodnosamoloty. I to zapewne zadecydowało o słabych wynikach. Zagubiliśmy widocznie uzyskane już doświadczenia

NAJLEPSZE WYNIKI

Gumówki

1. Jerzy Kosiński — Warszawa	— 513 sek.
2. Tadeusz Kowal — Poznań	— 469 sek.
3. Stanisław Żurad — Wrocław	— 401 sek.

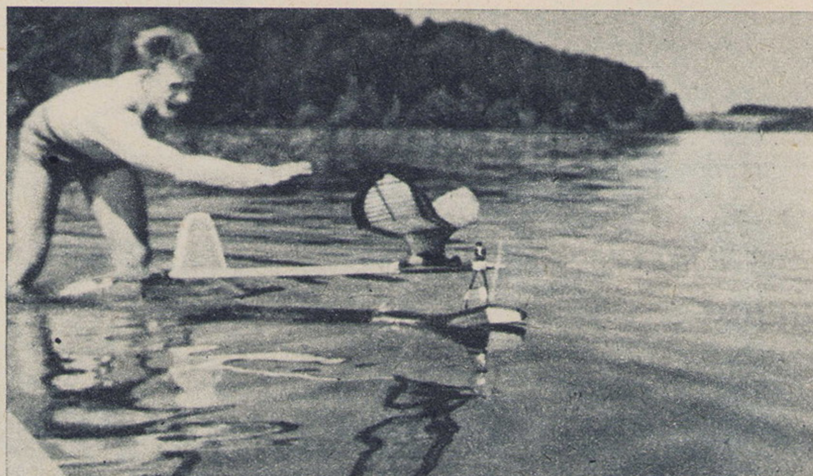
Silnikowe

1. Kazimierz Ginalski — Warszawa	— 388 sek.
2. Jan Bury — Paznań	— 187 sek.
3. Jerzy Krzemiński — Olsztyn	— 155 sek.

(podano sumę 4-lotów).



Jezioro Krzywe w Dajtkach pod Olsztynem — miejsce zawodów modeli wodnosamolotów. Trzy fragmenty startów modeli z napędem mechanicznym.
Foto: P. Elsztein (3)



w budowie wodnosamolotów, zapewne na skutek długoletniego nie organizowania imprez tego rodzaju. Wszystkie zatem znane już zdobycze trzeba było na nowo „odkrywać". W układzie modeli przeważały trójpływakowe, najczęściej z przednim głównym.

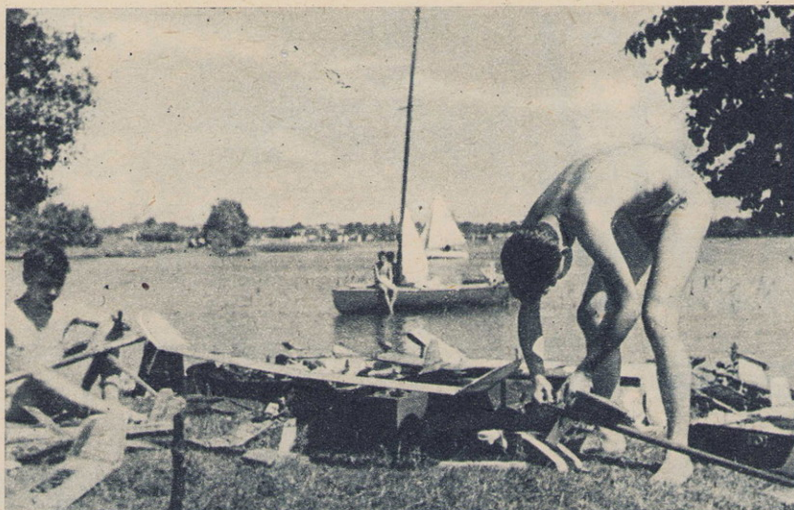
Godne uwagi były modele Sulisza i Ginalskiego z szerokim przednim pływakiem umożliwiającym bardzo dobrze start, a nawet jak można się było przekonać i wodowanie bez kapotażu. Mechanizacji, która mogła mieć tu bogate zastosowanie (np. składane lub chowane pływaki do kadłuba) niestety nie zaobserwowano.

Jakież wnioski można wyciągnąć po obejrzeniu tej bardzo ciekawej imprezy? Wydaje się, że przede wszystkim trzeba pomyśleć o samym spopularyzowaniu budowy wodnopłatowców i to nie tylko wymienionych kategorii, ale także i zdalnie sterowanych. Tak by w roku przyszłym można było obejrzeć i łodzie latające, a może nawet modele redukcyjno-latające znanych samolotów!

Można by także połączyć zawody wodnosamolotów z jakąś imprezą modeli jachtów, czy jednostek wodnych, co niewątpliwie stworzyłoby, szczególnie w Dniach Morza, piękną i licznie obsadzoną imprezę.

Proponować trzeba w przyszłości zarezerwowanie kilku dni na zawody umieszczając zawodników w biwakach namiotowych nad jeziorem Krzywem pod Olsztynem. Wówczas może znaleźliby się śmiałkowie, którzy pokusiliby się o ustalenie nowych rekordów, a budowa wodnosamolotów (a może nawet szybowców?!) stanie się u nas bardziej popularna. Może również kilka zdjęć zamieszczonych obok i „kronika filmowa" nakręcona przez kol. Osińskiego ukażą piękno wodnosamolotów.

P. E.



Słońce i woda. Przygotowania przedstartowe.



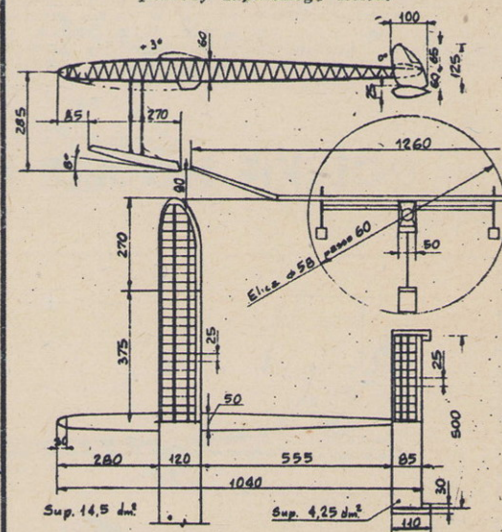
Gumówka ze skrzydłami z profilem „Kostienko".

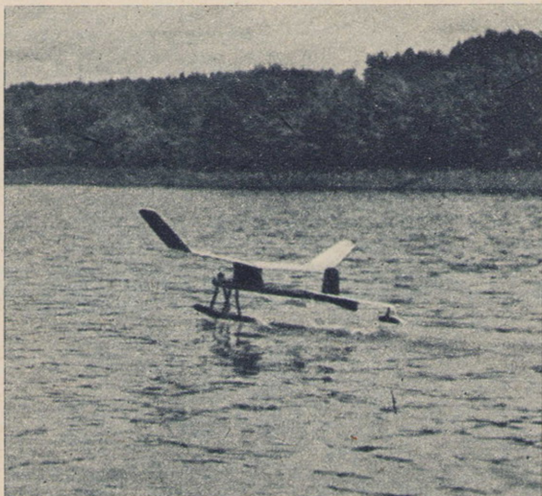


Po nieudanym lądowaniu najłatwiej osuszyć model, wysysając wodę z płata.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

Dwa wodnosamoloty włoskie. Powyżej model E. Madaglia mistrza Włoch 1959. Silnik Webra-Mach-1, profil skrzydeł „Davis", profil usterzenia wysokości S1-53507. Poniżej model S. Taberna z napędem gumowym i składanym po starcie pływakiem przednim. Profile: „Davis". Silnik gumowy 16 pasm 1×6 mm. Powierzchnia skrzydeł 14,5 dcm², powierzchnia usterzenia wysokości 4,25 dcm². Średnica śmigła 580 — skok 600 mm. Konstrukcja obu modeli balsowa. Pływak chowa się pod kadłub. Uruchomienie goleni następuje po 20 sek. od chwili startu przy pomocy zapalonego lontu.

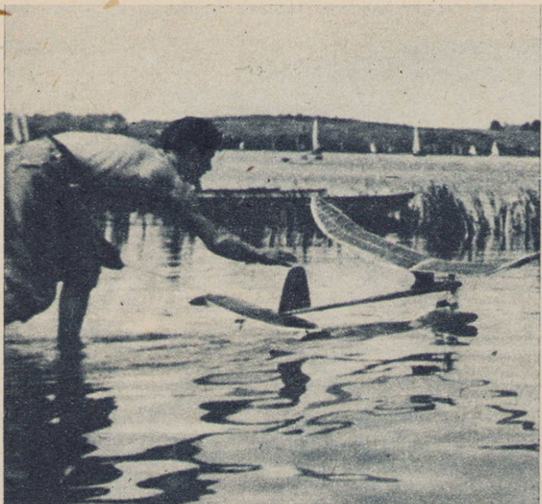


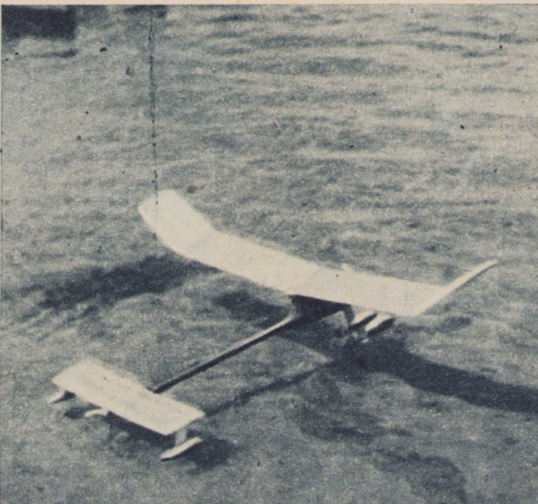




Powyżej startuje model S. Kujawy — Poznań, a poniżej model J. Krzemińskiego z Olsztyna.

Prędko na pomoc! Może zdążymy wystartować ponownie. Niżej model silnikowy J. Burego z Poznania.







By szybciej przygotować model do startu zawodnicy nakręcali gumę stojąc w wodzie. Model inż. A. Trzcińskiego.
Foto: P. Elsztein (8)